BOLETIM

DO

Ministerio da Viação e Obras Publicas

Ministerio da Viação e Obras Publicas

BOLETIM

PUBLICAÇÃO OFFICIAL

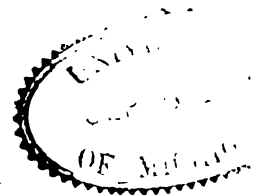
SEGUNDO ANNO

Ns. 5 e 6 — JULHO A DEZEMBRO DE 1910 — Tomo V

RIO DE JANEIRO
IMPRENSA NACIONAL
1911

1400

I

MEMORIAS E DOCUMENTOS

Ministerio da Viação e Obras Publicas

BOLETIM

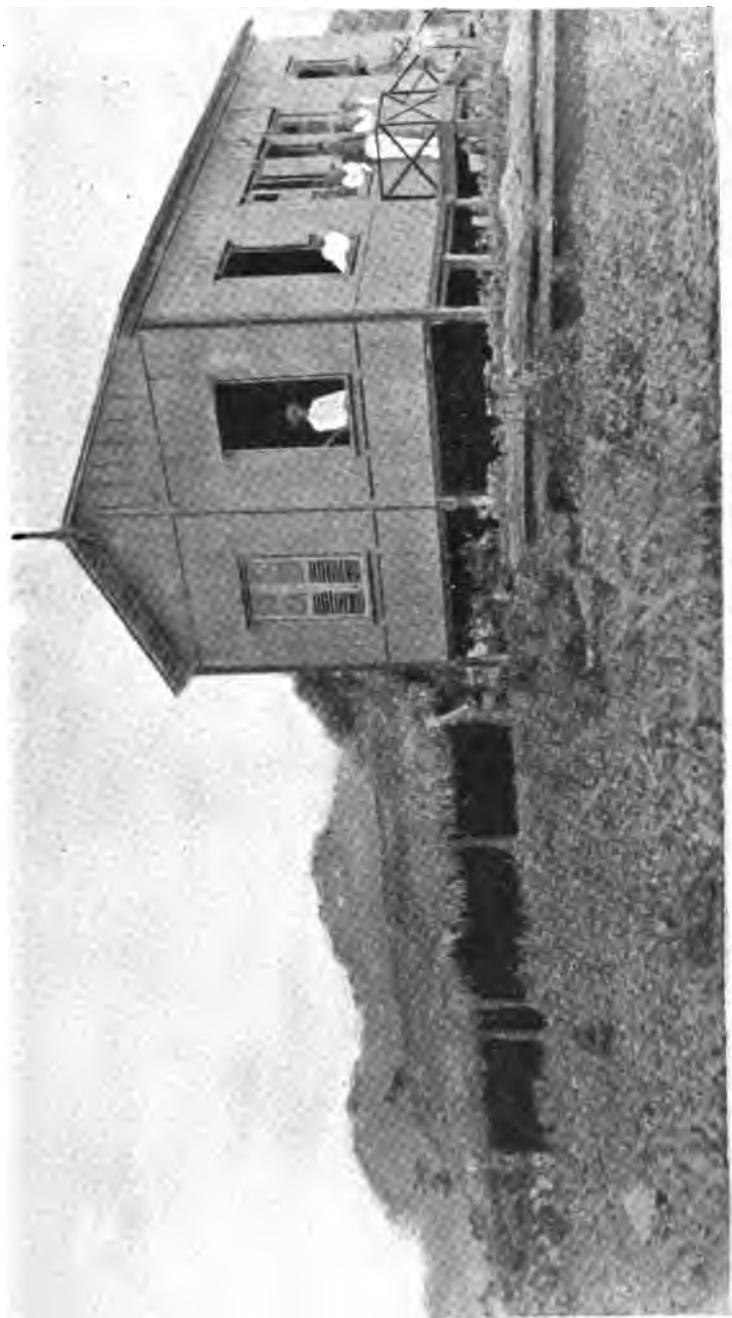
PUBLICAÇÃO OFFICIAL

SEGUNDO ANNO

Ns. 5 e 6 — JULHO A DEZEMBRO DE 1910 — Tomo V

RIO DE JANEIRO
IMPRENSA NACIONAL
1911

Casa do pessoal technico e rancho de trabalhadores

PORTO DE ITAQUI 1908 ESTADO DO MARANHÃO

Casa e rancho do pessoal technico

Memoria justificativa do Projecto e Orçamento do Porto de Itaqui, Estado do Maranhão

---

Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro

Sub-Commissão de Estudos do Porto de Itaqui

I

INTRODUCÇÃO

A Sub-Commissão de Estudos do Porto de Itaqui partiu desta cidade no dia 12 de dezembro de 1907, chegando á Fortaleza a 19 do mesmo mez.

Ahi se demorou um pouco o pessoal fazendo a separação do material pertencente á Sub-Commissão de Estudos dos Portos de Fortaleza e Camocim e seguiu para o Maranhão no dia 9 de janeiro de 1908, chegando alli no dia 11 do mesmo mez.

Começou no dia 13 o serviço de construcção de ranchos para o pessoal operario e de uma casa para o pessoal superior e logo depois se começaram a fazer a triangulação e o levantamento. Durante o mez de maio ficaram promptos todos os estudos do porto de Itaqui, embarcando o pessoal no dia 27 de maio em S. Luiz com destino á Fortaleza.

Ahi occupou-se o pessoal no escriptorio em desenhar as plantas e coordenar os dados colhidos, até que junctamente vieram as duas Sub-Commissões de estudos para esta capital, onde chegaram no dia 2 de julho de 1908. O pessoal que fez o serviço no campo constou dos seguintes engenheiros:

Engenheiro de 2ª classe — Dr. José Cesario de Mello Filho.
Conductor de 1ª classe — Dr. João Ladislau Pereira de Mendonça.
Idem de 2ª idem — Dr. Euvaldo Nina.

Quando a Sub-Commissão veiu do Maranhão para Fortaleza, este ultimo engenheiro ficou em S. Luiz, por ter sido nomeado engenheiro fiscal das obras daquelle porto.

Os serviços de escriptorio foram feitos cumulativamente por todo o pessoal das duas commissões.

Junto apresento o resultado de todos os estudos feitos, constantes deste relatorio e mais de:

Uma planta geral da enseada de Itaqui na escala de 1:2000.

Uma planta com o conjuncto do projecto na escala de 1:1000.

Uma planta de ventos e correntes.

Uma planta com o projecto do caes fluctuante.

Uma planta com o projecto da ponte fluctuante.

II

CONSIDERAÇÕES GERAES — DESCRIPÇÃO DA BAHIA DE S. MARCOS — PORTO DE S. LUIZ

As instrucções, que regem esta Sub-Commissão, referem-se exclusivamente ao estudo do porto de Itaqui; todavia está tão ligado este assumpto ao do porto de S. Luiz, que permitta V. Ex. aproveite o ensejo da descripção da bahia de S. Marcos que forma a enseada de Itaqui, para fazer algumas considerações geraes relativas ao porto de S. Luiz.

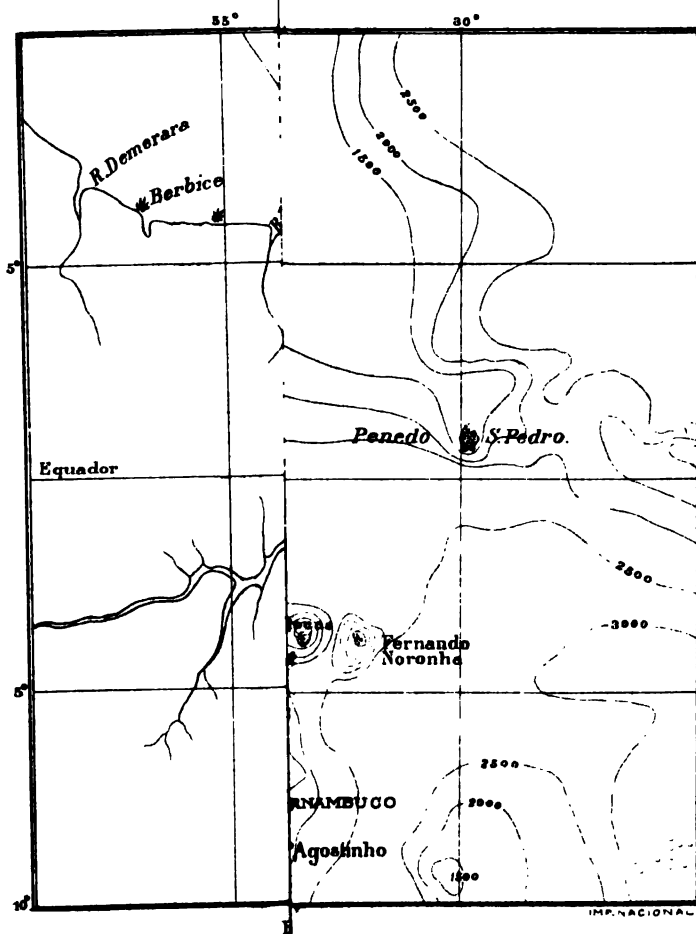
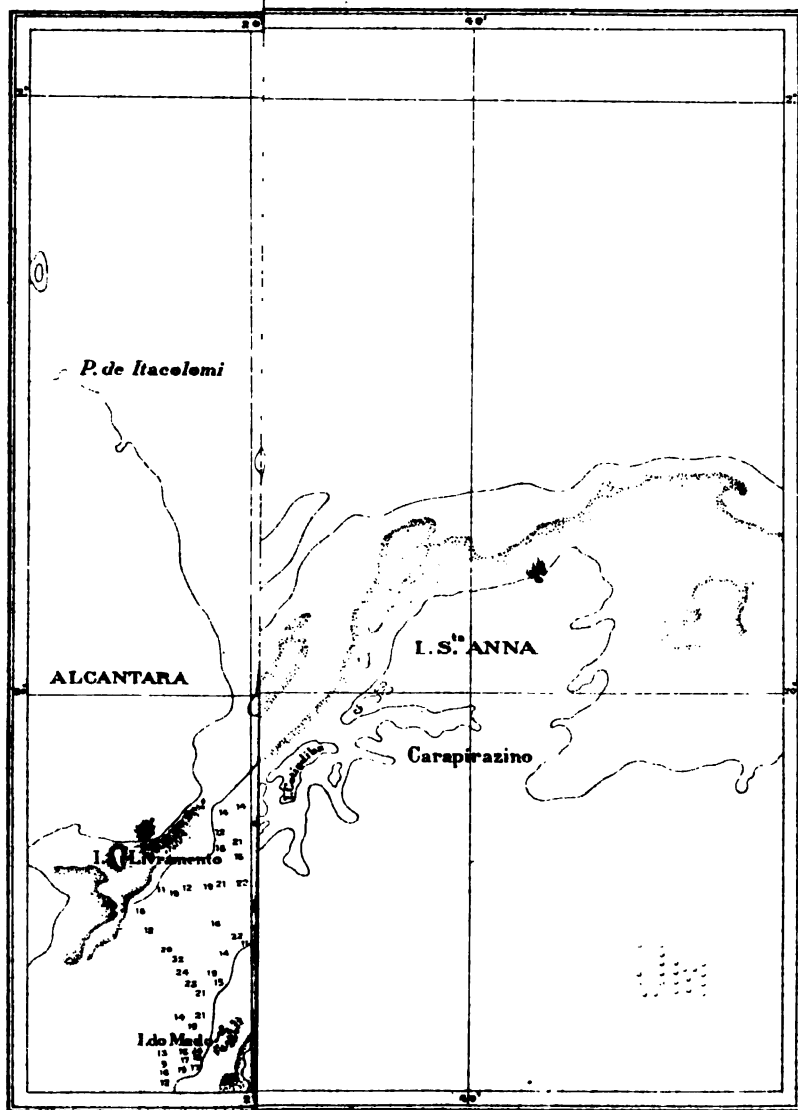
A bahia de S. Marcos é como que um immenso estuario do Rio Mearim, de que são tributarios, quasi na foz, os rios Grajahú e Pindaré, e nelle desagua tambem perto de Alcantara o rio Aurá. Separada pela ilha de S. Luiz fica-lhe a léste a bahia de S. José, onde se lançam os rios Itapecurú e Monim.

As duas bahias communicam por um canal estreito, chamado Canal do Mosquito. Parece que antigamente estas duas bahias foram unidas e que em volta da ilha, cuja constituição se verifica não ser toda de terreno sedimentario, foram se depositando de um lado as terras e detritos carregados pelos rios poderosos que ahi vêm ter e do outro lado as arêas, que o arrasto littoral vem trazendo ao longo da costa, de Sul para o Norte.

Si repararmos na carta junto n. 5, reduzida da do Almirantado Inglez (South Atlantic Coast—Western Portion), veremos que as correntes nesta parte do Atlantico se dirigem quasi em angulo recto sobre a costa que encontram no cabo de S. Roque, e dahi se encaminham para o Norte e para o Sul com velocidades que variam de meia a duas milhas por hora.

Estas correntes que tive occasião de observar no Ceará, onde têm sempre a mesma direcção em todas as épocas do anno e diariamente qualquer que seja o estado da maré, seguem sempre para o Norte; e a mesma corrente do Amazonas, que as corta em angulo recto, apenas as desvia um pouco, seguindo as duas para N. N. O., com velocidade augmentada.

CARTA MOSTRANDIA DE PERNAMBUCO AO AMAZONAS

P. de Itacolomi
ALCANTARA
I. S.ta ANNA
Carapirazino
I. do Livramento
I. do Medo
IMP. NACIONAL

Podemos facilmente acompanhal-as na planta original de onde foi reduzida a de n. 1, dentro da zona limitada pela linha que, segundo ella, fica a 120 milhas da costa, até aonde o mar conserva a côr das aguas do rio e portanto até onde chega a influencia deste. E' facil seguir a formação dos bancos de arêa devidos a ellas para fóra da ilha de S. Luiz e numa zona de 14 milhas parallela á costa. A partir da Ponta de Sant'Anna, veja-se planta n. 2, vemos a Corôa Grande, que hoje obstrue completamente a entrada da bahia de S. José, deixando estreitos e raros canaletes, só praticaveis por pequenos barcos; depois os bancos gyram em torno da ponta oriental da ilha de S. Luiz, entrando na bahia de S. Marcos, com um a lar gura média de 9 milhas, formando diversos corpos, entremeiados de canaes mais ou menos fundos até ao Banco do Meio, que borda o canal principal de entrada, e ao Banco da Cerca mais adeante, onde se dividem os canaes que seguem para o fundo da bahia de um lado e do outro da ilha do Medo.

O canal principal tem na entrada, até á ilha do Medo, a largura approximada de 3, 5 milhas (6,300^{m}o) entre as curvas de 11 braças (19^{m},8 com uma profundidade que varia de 13 a 21 braças (de 23^{m},4 a 37^{m},8).

Da ilha do Medo em deante segue com uma largura de 3 milhas (5.400^{m},9) e uma profundidade de 12 a 32 braças (de 31^{m},60 a 57^{m},6).

Este canal passa entre a ilha do Medo e a terra firme.

Do outro lado existe o chamado canal do Boqueirão, que tem cerca de 500 metros de largura com profundidade variando entre 6 braças (10^{m},8), defronte da ponta do Bomfim, a 13 braças (23^{m},4) defronte da Ponta da Resaca.

A velocidade na primeira parte do canal varia de 2 a 4 nós e na segunda de 3 a 5. Por causa de tão forte correnteza, que anima o volume de agua consideravel formado por uma oscillação de marés que é no minimo de 4 metros, podendo attingir a 8^{m},16, e ainda accrescido na vasante pelas descargas dos rios é que se conserva este canal com a largura e profundidade descriptas.

Em geral o littoral do lado da ilha é acompanhado no mar por bancos de arêa e em terras por dunas que da foz do rio Bacanga em deante já estão fixadas naturalmente e cobertas de vegetação; a arêa trazida pelas correntes deposita-se nos remansos de ambos os lados do canal e sómente respeita a enseada de Itaqui pelas razões de que mais tarde se dará conta, tratando daquella enseada.

Passada a Ponta de S. Marcos no littoral da ilha, encontra-se a Ponta da Area, onde se lança o rio Bacanga, cujo estuario é commum ao rio Anil, formando ambos o porto de S. Luiz.

A curva de 20 metros (proximamente 11 braças) faz um seio profundo entre o Banco da Cerca e o littoral comprehendido entre as pontas de S. Marcos e Arêa, é a entrada do canal do Boqueirão e a do estuario do Bacanga, logo depois á curva de 9^{m},00 (5 braças), faz outro seio indicando a entrada deste ultimo.

As arêas que marcham ao longo da costa têm, porém, obstruido pouco a pouco a entrada deste ultimo estuario, de maneira que, em maré baixa, encontra-se sómente um pouco menos de dous metros sobre a barra, junto á Ponta da Arêa. Todavia o canal dahi em deante até ao ancoradouro, na extensão de 300^{m},00, é fundo, ainda que estreito, conservando na maré baixa a profundidade de 7 a 10 metros. Nenhum estudo podia fazer a Sub-Commissão sobre este assumpto, mas julga do seu dever citar a opinião dos engenheiros, cujos projectos teve occasião de examinar e que acham possivel a conservação de um canal do ancoradouro até fóra da barra, como se vae mostrar.

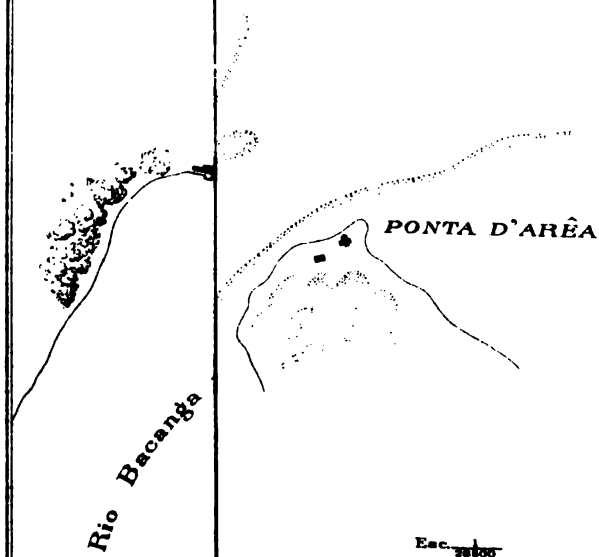
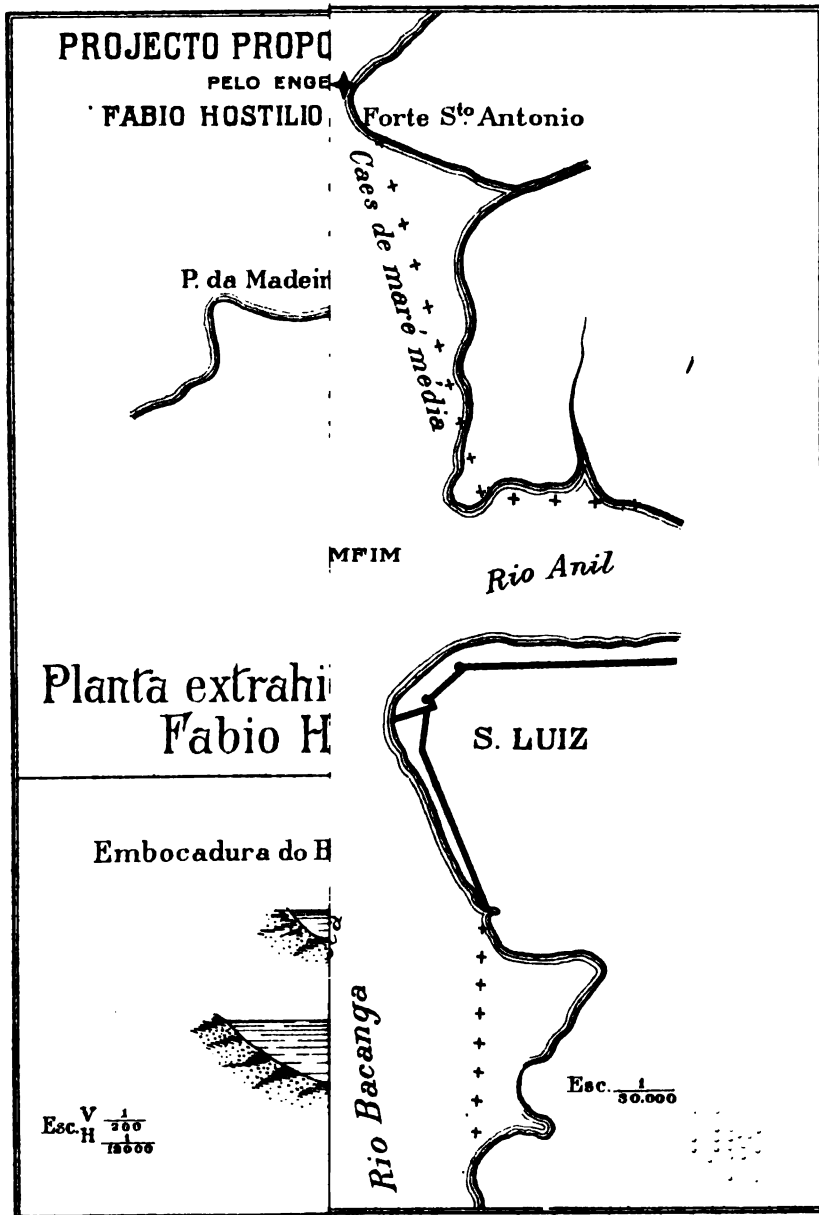
Sir John Hawkshaw propõe um dique submersivel, levado por cima da corôa a partir da Ponta de Bomfim com direcção á Ponta da Arêa, deixando uma abertura de cerca de 1200 metros, afim de obrigar a corrente a seguir uma direcção constante, sem quebra de velocidade nos bancos, desenho n. 3.

O engenheiro civil W. Milnor Roberts diz que, devido a grande oscillação das marés no Maranhão e ao facto de descer o nivel d'agua, durante a vasante, no largo e profundo canal de S. Marcos, muito mais rapidamente do que no estuario dos rios Bacanga e Anil, o poder de excavação da corrente de vasante é materialmente augmentado no canal commercial.

Acha que, estreitada ainda mais a corrente e guiada artificialmente por meio de diques, augmentará o seu poder erosivo e portanto a profundidade do canal. Elle propunha, para quando se julgasse conveniente (na época em que escreveu o seu relatorio achava desnecessario), um dique de meia maré estendendo-se do Tamancão com direcção ao meio da cidade e dahi a um guia-correntes (molhe ou estacaria) até á foz do rio Anil; tinha por fim este systema concentrar o fluxo da primeira parte da enchente e da ultima da vasante.

Como alternativa apresenta este engenheiro o projecto de fazer na faixa commercial da cidade tres molhes de ferro abertos dragando systematicamente em frente delles até seis metros abaixo da baixa-mar e numa largura de 100 metros; aconselha mesmo este ultimo projecto e termina dizendo:

« Porém, independentemente de qualquer cáes, construindo alguns molhes e dragando um pouco em frente delles, póde-se ter logo, com uma

Planta
de S
HADO POR SIR JOHN HAWKSHAW
DE S. LUIZ DO MARANHÃO
PONTA D'ARÊA
Rio Bacanga
Esc.

despesa moderada, diversos logares convenientes para navios calando seis metros ».

O engenheiro civil Fabio Hostilio de Moraes Rego, que foi durante muitos annos engenheiro chefe do Porto de S. Luiz, acha tambem que é possivel manter o canal e a sua travessia na barra com as seguintes obras (planta n. 4) :

1°. Reducção da secção do Bacanga por um dique de meia maré desde a Boa-Vista até ao Banco de Minerva, lado esquerdo ;

2°. Revestimento da margem opposta (direita) desde a margem direita do rio Anil até ao forte da Barra, por um dique longitudinal de faxina ;

3°. Fixação das dunas da costa.

Ha mais outro projecto do engenheiro civil André Rebouças, de que só conheceu esta Sub-Commissão pela citação do engenheiro Moraes Rego. Este projecto comprehendia, além da construcção de docas semelhantes ás dos portos de maré como Havre e Liverpool, a dragagem dos canaes inferiores, o revestimento das margens do Anil e Bacanga e a fixação das dunas da costa.

O orçamento do projecto Hawkshaw importa em 800:000$, o orçamento do engenheiro civil W. Milnor Roberts inclue para a dragagem necessaria ao projecto provisorio que aconselha 108:000$ e mais tarde 120:000$ para a continuação ou 228:000$000.

No projecto Moraes Rego temos:

Dique de pedra secca com base de enrocamento sobre faxina na margem esquerda do Bacanga . . .	980:500$000
Revestimento da margem direita do Anil e continuação até ao forte da Barra	854:500$000
Dragagem dos canaes	600:000$000
Fixação das dunas	30:000$000
	2.465:000$000

Não foram encontrados detalhes de orçamento do projecto Rebouças.

Nenhum desses engenheiros teve por base estudos regulares ; até o ultimo, que, parece, estabeleceu o seu projecto sobre dados mais positivos, inclue no orçamento a verba de 35.000$ para estudos definitivos.

Todavia pode-se inferir dahi que engenheiros notaveis, experimentados, julgaram susceptivel de uma solução pratica a excavação e conservação

de um canal no porto de S. Luiz, o qual, aliás, parece á primeira vista, possivel, levando em conta a consideravel energia de uma corrente de maré com a oscillação minima de quatro metros.

Isto sómente no que diz respeito ao accesso ao porto. Quando ao cáes de atracação, propriamente, propõem esses engenheiros, ou cáes, ou molhes de ferro, ou pontes ou docas fechadas; parece todavia que um cáes fluctuante, analogo aos de Liverpool e Manáos e como o que projectou esta Sub-Commissão para Itaqui, com a extensão de 200 metros e ligado ao cáes da Sagração por uma ponte, tambem fluctuante, de 50 metros de extensão, seria uma solução pratica, attendendo aos pequenos recursos do porto e á grande oscillação da maré.

E'escusado salientar a V. Ex. a vantagem desta solução conservadora, que attenderia aos interesses da cidade; comtudo, só um estudo minucioso e completo, que ainda não foi feito, poderia decidir de tão delicada questão, em que ás considerações technicas se vêm juntar outras de natureza commercial e até politica.

Esta solução permittiria aproveitar uma obra importante, cuja construcção foi parada ha perto de 50 annos e cuja utilização muito facilita a excepcional oscillação das marés no Maranhão: é o dique das Mercês, em adeantado estado de construcção e cujo acabamento é orçado em £80.000-0-0, ou 960:000$ por Sir John Hawkshaw e em 500:000$ pelo engenheiro Milnor Roberts.

Finalmente cumpre-me informar que ha mais de 50 annos foi começado um canal destinado a ligar o estuario do Bacanga ao do Arapapahy, um pouco ao Sul da Ponta de Itaqui; a construcção deste canal foi ha muito tempo abandonada, depois de se ter gasto uma somma consideravel, e a parte feita tem sido damnificada por falta de conservação.

Este canal, denominado do Arapapahy, nada poderia fazer no sentido de auxiliar, como suppõem alguns, a corrente de erosão no estuario do Bacanga, porque, como verificaram os engenheiros Hawkshaw e Roberts a onda maré, que se propaga muito mais rapidamente na bahia de S. Marcos do que no estreito estuario do Bacanga, chega ao mesmo tempo nas duas extremidades do canal.

Todavia, o canal do Arapapahy prestará inestimavel serviço á navegação fluvial, unico meio de ligação do interior do Estado do Maranhão com a sua capital, emquanto não se abrir ao trafego a Estrada de Ferro de S. Luiz a Caxias, que é de difficil e demorada construcção.

De facto, os vapores e mais embarcações que fazem esse serviço ficam muito expostas quando fazem a travessia do canal do Boqueirão e, em seguida, quando seguem o canal para entrar na barra do Bacanga; o

SUL

eeler – Tides Rivers.

vento é, em certas horas do dia, muito forte e contrario, levantando um mar grosso e agitado, sendo tudo complicado pelas correntes fortes a que já nos referimos. Além disto ha para embarcações a vela o inconveniente de serem sempre em sentido contrario as correntes no canal do Boqueirão e no da barra do Bacanga e vice-versa, o que acarreta perda de tempo e maiores perigos de navegação.

O numero desses barcos é consideravel, e de uma vez contamos 40 esperando monção para entrar na barra que não podiam transpor por ser contrario o vento e muito forte a corrente da maré. O canal evitará esses inconvenientes, dando passagem a uma navegação interior que, depois da do Amazonas, é a mais extensa e activa do Brasil, auxiliada pela maré que se faz sentir nos rios durante a estiagem, até 30 milhas para dentro do littoral.

III

MARÉS

A maré no Maranhão é um caso tão interessante relativamente a todas as outras da costa do Brasil, que parece conveniente descrevel-a mais minuciosamente.

Uma simples inspecção da carta junto n. 5, reduzida da de correntes do Almirantado Inglez, na qual se desenharam, de accôrdo com uma planta dada por Wheeler (Tidal Rivers), as linhas de contorno da elevação ou cordilheira submarina, que occupa a parte central do Oceano Atlantico, entre o America do Sul e a Africa, mostra como se dispõem as correntes na Atlantico-sul e como no ponto de inflexão que, correspondendo naturalmente a uma depressão de nivel da mesma cordilheira, acerca de 5° de latitude Sul, atravessam as correntes que vêm encontrar o cabo de S. Roque, dividindo-se ahi em dous ramos que seguem um para o O. N. O. e outro para o S. O.

A onda maré que se origina no Oceano Antarctico e sobe pelo Atlantico segue proximamente a mesma direcção, pois, encontrando a garganta em frente ao cabo de S. Roque e o massiço das ilhas das Rocas e Fernando Noronha, divide-se em dous ramos, um que segue para adeante e outro que volta para o Sul, sendo a hora do preamar, referida ao mesmo meridiano, sempre muito mais tarde nesta parte do que nos pontos da mesma latitude da Costa d'Africa.

Parece que o effeito da garganta existente entre o platô submarino e a costa (de S. Roque ao Maranhão) será o de comprimir a onda maré, que se vem propagando em profundidades superiores a 3.000 braças e passa,

depois de um percurso de cerca de 190 milhas, a mover-se em fundos inferiores a 2.500 braças e com uma largura reduzida a cerca de 200 milhas; tendo-se em consideração o modo de propagação da onda maré, pelo qual todas as moleculas liquidas ficam animadas proximamente da mesma velocidade desde o fundo á superficie, é facil de ver o entumescimento que deve soffrer toda a camada liquida até passar o Amazonas, onde o canal se alarga.

A planta junto n. 1, na qual o relevo do fundo do mar é figurado por curvas de nivel de 500 em 500 braças, é muito suggestiva para o modo de ver acima referido, o qual é confirmado pelos factos.

Assim a oscillação da maré até ao Ceará é de $3^m,50$, ao passo que em Camocim já é de $4^m,26$ e dahi em deante vae augmentando até que na ilha de Sant'Anna, nas proximidades do Maranhão, é de $5^m,00$.

Uma circumstancia parece tambem concorrer para a grande maré do Maranhão. As Rocas e Fernando Noronha formam uma elevação visinha á costa e impedem a livre propagação da onda em toda a extensão do littoral que fica, como dizem os maritimos, na sombra dessas ilhas, isto é, mais ou menos até á Ponta de Jericoacoara (nas proximidades de Camocim); dahi em deante ella chega sem impecilho, e além disto o fundo do mar desce rapidamente a cerca de 60 milhas da costa, mostrando uma queda brusca de 1.500 braças em menos de 20 milhas; este barranco mantem-se parallelo á costa até chegar ao Maranhão, afastando-se depois de novo as curvas de nivel como se vê na planta.

O attrito da onda no fundo assim levantado ainda provoca um maior entumescimento no momento em que ella chega á entrada da bahia de S. Marcos.

Finalmente a fórma da bahia de S. Marcos, afunilada e com profundidades superiores a 15 braças, presta-se ao final levantamento do nivel; assim, em Sant'Anna as marés ordinarias chegam nas syzigias a uma oscillação de $5^m,00$, em S. Luiz, 35 milhas mais longe, a $6^m,2$ ou as extraordinarias a $7^m,40$, e em Itaqui $6^m,511$ as ordinarias e a $8^m,164$ as extraordinarias; consta que mais para o fundo ainda são maiores as marés.

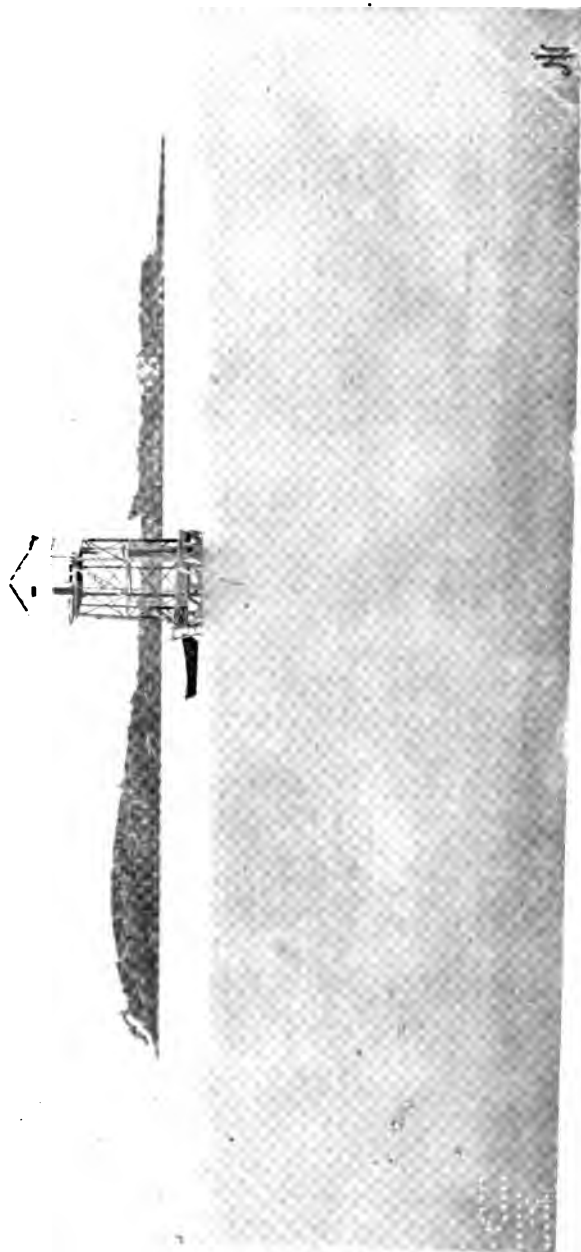
DESCRIPÇÃO DA ENSEADA DE ITAQUI

Seguindo o canal do Boqueirão e passadas as ilhas Duas Irmãs, dobra-se para o Sul na altura da Ponta Occidental da ilha do Medo e chega-se á Ponta da Madeira onde começa a enseada de Itaqui.

Como já foi dito, ambos os canaes têm fundos consideraveis para a navegação, quer o do Boqueirão, quer o que passa por fóra da ilha do Medo.

Praia da enseada de Itaqui vista da ponta de Itaqui sobre a da Madeira (Baixa mar)

Vista da enseada tomada da ponta de Itaqui sobre a da Madeira (Prea mar)

PORTO DE ITAQUI 1908 ESTADO DO MARANHÃO

PR
PLANTA
DA
ENSEADA D
CAMBOINHA
TAQUI
Esc $\frac{1}{11.200}$

Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro

2ª Divisão — «Serviço de marés e correntes» — 1ª secção. Maranhão-Itaqui.

COORDENADAS : Latitude 2º 34' 32" S ; longitude 44º 23' 30" W Greenwich.

Constantes harmonicas

ONDAS	SEMI-AMPLITUDE MÉDIA	SITUAÇÃO	ELEMENTOS DA ONDA SEMI-DIURNA DEDUZIDOS DAS CONSTANTES-HARMONICAS
	m	°	
M_2	2,251	137,96	Unidade de altura . . . . . = $3^m,058$
M_4	0,080	189,43	Relação das acções da lua e do sol = 3,55
N.	0,353	147,19	Idade da maré semi-diurna . . = 57h,11
O.	0,187	72,92	Estabelecimento do porto. . . = 6h,52m,12s
. . . .	0,173	275,26	Nivel das mais baixas marés. . = $0^m,629$ abaixo do zero da escala de marés.
MS	0,104	204,92	
K_1	0,095	265,35	
P.	0,032		
S_2.	0,634	246,21	Nivel médio . . . . = $3^m,453$
K_2	0,173		
Somma.	4,082		

Rio de Janeiro, 23 de dezembro de 1908.— *Alix Lemos*, engenheiro residente do serviço de marés e correntes.

A enseada de Itaqui, conforme se vê da planta junto n. 6, é limitada ao N. pela Ponta da Madeira, ao Sul pela de Itaqui e a O. pela ilha de Carapirá.

Os fundos variam de 0 a $25^m,00$ abaixo do zero hydrographico adoptado pela Sub-Commissão.

Marés — Junto um quadro das constantes harmonicas do porto de Itaqui, por onde verá V. Ex. que:

O nivel das mais baixas marés. $-$ $0^m,629$
O nivel médio do mar. $+$ $3^m,453$
O nivel das mais altas marés. $+$ $7^m,535$
tudo referido a zero hydrographico adoptado.

A oscillação maxima em marés extraordinarias será = 8.164 e em marés ordinarias de syzigia, $6^m,511$.

NIVEL MAXIMO $+ 6^m,535$
NIVEL MEDIO $+ 3^m,453$
PL. DO REF.º 0
NIVEL MINIMO $- 0,629$

Correntes — A direcção das correntes, que seguem pelo canal principal com velocidade por vezes de 5 milhas, é parallela á tangente commum ás costas da Ponta da Madeira e da ilha de Carapirá; durante o primeiro periodo da enchente se estabelece uma corrente fraca pelo meio do canal da enseada da Ponta da Madeira para a de Itaqui; logo, porém, que a corrente de enchente se accentua e passa além da ilha de Carapirá, estabelece-se uma outra de rebojo francamente dirigida da Ponta de Itaqui para a da Madeira; esta corrente conserva sempre o mesmo sentido durante o resto da enchente e durante a vasante seguinte até á estofa; parece ser devida á corrente contraria que se apresenta, como succede em muitas ilhas, por detraz da ilha de Caparirá, a qual forma um ramo que penetra na enseada, atravessando-a com maior velocidade do que a corrente derivada que vem em sentido contrario.

A corrente principal assim dirigida provoca por sua vez duas correntes de rebojo, em sentido contrario, uma ao longo do littoral da Ponta da Madeira para a do Itaqui e outra na costa fronteira da ilha de Carapirá com a mesma direcção.

A velocidade da corrente principal durante a enchente varia de o a $0^m,7$, por segundo; na vasante é em geral superior a um metro, tendo sido de $1^m,65$ (cerca de 3 milhas por hora) a maior observada.

Quanto ás correntes de rebojo junto á costa os diagrammas da planta junto mostram a sua oscillação; a direcção e velocidade são variaveis, attingindo esta durante os ultimos minutos da vasante $0^m,85$ por segundo, para cahir immediatamente depois a $0^m,10$.

A' direcção constante e á velocidade grande na vasante da corrente principal de Itaqui é que se deve a conservação da profundidade consideravel da enseada.

Si acompanharmos na planta geral a linha de maior profundidade do canal que fica entre a ilha de Carapirá e a de S. Luiz, veremos que a partir da curva 20, ao Sul e fóra daquella ilha, vae o fundo subindo até á cóta $12^m,50$ abaixo do zero hydrographico, formando uma garganta entre a ponta Sul da ilha de Carapirá e a ponta de Itaqui; um pouco além do alto dessa garganta, que fica mais proximo de Itaqui do que de Carapirá, a linha de maior profundidade attinge o minimo de distancia da praia, que apresenta uma inclinação forte, chegando a ter um declive de 56 %.

Deste ponto começa a afastar-se da costa e, descrevendo uma curva, vae ter ao meio da distancia entre a ponta da Madeira e a ilha de Carapirá, ao passo que a profundidade vae augmentando de $12^m,50$ a $40^m,00$, cóta que attinge, passada a recta que une esses dous ultimos pontos. Dahi corre a linha de maior profundidade para o Norte e para o Sul acompanhando o canal.

SONDAGENS GEOLOGICAS

ARGILA
ARGILA AREIA
LODO
LODO AREIA
AREIA
PEDRA

0.005=1 m.

Zero da escala

Ventos — Pelo diagramma poderá ver V. Ex. a direcção dos ventos que sopraram durante os 3 mezes de observação feita em Itaqui.

Os ventos variam de N. O. a S. E.; as maiores velocidades foram obtidas pelos ventos de N. e N. E., sendo que estes ultimos são os mais frequentes e, portanto, os ventos dominantes. A enseada fica perfeitamente abrigada desses ventos.

Pela carta de ventos do Almirantado Inglez e pelas informações que obtivemos, em falta de observação directa, sabemos que os ventos mudam no resto do anno, estendendo-se mais ao quadrante S. O., mas não passam além de S., ficando a enseada sempre abrigada.

Constituição geologica — A planta junta n. 7 mostra a natureza do terreno atravessado pelas sondagens feitas em terra e no mar.

E' em geral um terreno argiloso de decomposição granitica, sobre o qual mais tarde se accumularam as arêas das dunas que formaram o grés existente na costa, ora ligadas por um cimento calcareo, ora por oxydo de ferro.

V

DADOS ESTATISTICOS

Determinação da extensão do cáes

As instrucções que regem esta Sub-Commissão pedem dados estatisticos relativos ao porto de S. Luiz, abrangendo um periodo de 10 annos; não foi, porém, possivel obtel-os tão completos. Os dados que se puderam apurar, relativamente á exportação por cabotagem, são referentes aos annos de 1904, 1905 e 1906, e os de importação aos de 1906 e 1907; os primeiros foram obtidos em numero de volumes e em kilos, os ultimos, porém, sómente em numero de volumes, que foram reduzidos a peso, tomando-se a média, que parece acceitavel para os generos de importação, de 70 kilos por volume.

Quanto á exportação e á importação estrangeiras foram tomados os dados relativos a 1904, 1905 e 1906 da Estatistica Commercial.

Os dados desses tres annos parecem apresentar, como se verá da sua comparação, um maximo e um minimo, o que parece conveniente ao calculo que pretendemos estabelecer.

Seguem-se os quadros como foram compilados dos documentos obtidos.

EXPORTAÇÃO ESTRANGEIRA

ANNOS 1904, 1905 E 1906

MERCADORIAS	QUANTIDADE EM PESO			MIL RÉIS PAPEL — Valor posto a bordo		
	1904	1905	1906	1904	1905	1906
CLASSE I						
(Animaes e seus productos)	810.528,500	641.996	687.382	1.108:925$000	703:103$000	839:155$000
Bucho de peixe	9.223	7.482	10.035	30:655$000	18:015$000	29:393$000
Camarões seccos	385	290	223	475$000	289$000	185$000
Cascos de tartaruga	15	30	20	188$000	377$000	400$000
Chifres	21.626	18.512	21.687	4:091$000	2:017$000	3:556$000
Couros salgados	400.907	357.602	206.741	492:494$000	359:310$000	255:105$000
» seccos	279.261	186.138	373.914	421:589$000	230:674$000	480:953$000
Crina	4.549	3.369	3 859	6:404$000	4:412$000	5:067$000
Garras ou unhas	1.000	—	—	23$000	—	—
Ossos	38.800	37.500	40.900	2:406$000	4:574$000	2:495$000
Pelles de cobra	818	—	—	3:802$000	—	—
» de veado	53.782	26.640	27.359	143:885$000	61:134$000	52:281$000
» diversas	—	11	13	—	12$000	30$000
Pennas de ema	129,500	—	328	1:783$000	—	4:255$000
» de garça	—	5	—	—	5:000$000	—
» diversas	33	—	—	1:130$000	—	—

Sola	—	600	—	—	800$000	—
Vaquetas	—	3.817	2.250	—	16:489$000	5:400$000
Xarque	—	—	53	—	—	35$000
CLASSE II						
(Mineraes e seus productos)	7.234,405	12.744,700	8.791,420	7:425$000	20:794$000	11:545$000
Cinza de ouriversaria	—	440	160	—	80$000	80$000
Metaes velhos	7.233	11.479	8.322	4:458$000	5:578$000	5:342$000
Mineraes não especificados	—	825	—	—	14:000$000	—
Ouro em barra	—	0,700	0,150	—	1:130$000	231$000
» velho	1,405	—	3,570	2:967$000	—	5:494$000
Prata velha	—	—	5,700	—	—	228$000
Terra e barro não especificado	—	—	300	—	—	50$000
CLASSE III						
(Vegetação e seus productos)	5.556.693	4.681.197	5.720.568	2.995:262$000	1.835:018$000	3.106:336$000
Aguardente	138	112	91	56$000	53$000	38$000
Algodão em rama	1.706.978	1.447 622	2.874.816	2.144:751$000	991:935$000	2.131:238$000
Arroz	1.520	1 003	1.080	538$000	385$000	477$000
Assucar branco	685	1.121	86	289$000	482$000	34$000
Azeite	68	—	36	45$000	—	30$000
Bago de mamona	468.857	209.033	163.143	68:053$000	27:943$000	29:788$000
Borracha de mangabeira	6.301	3.197	8.319	25:539$000	10:553$000	26:524$000
» de maniçoba	11.471	—	664	36:666$000	—	2:963$000
» de seringa	13.410	83.646	13.647	66:330$000	345:173$000	79:854$000
Cacáu	638	—	3.648	590$000	—	3:373$000

MERCADORIAS	QUANTIDADE EM PESO			MIL RÉIS PAPEL — Valor posto a bordo		
	1904	1905	1906	1904	1905	1906
Café em grão	240	420	180	175$000	356$000	154$000
Caroço de algodão	2.705.105	2.705.089	1.913.779	174:216$000	123:919$000	107:446$000
Castanhas	6.840	—	—	5:065$000	—	—
Cera de carnauba	125.206	156.327	235.461	228:045$000	264:260$000	576:664$000
Charutos	—	354	—	—	1:780$000	—
Cravo em lasca	2.715	1.570	460	4:344$000	1:749$000	600$000
Cumarú	2.240	—	—	4:106$000	—	—
Doces	309	490	166	522$000	637$000	403$000
Especiarias	15	—	—	10$000	—	—
Farinha de mandioca	24.529	4.330	228.008	5:432$000	1:161$000	50:037$000
» não especificada	900	—	—	1:000:000	—	—
Folhas, raizes e rezinas	226.054	46.953	11.241	158:234$000	24:615$000	6:112$000
Fructas	80	732	780	108$000	850$000	100$000
» não especificadas	16	—	—	81$000	—	—
Fumo desfiado	—	35	—	—	147$000	—
» em corda	—	—	238	—	—	280$000
Madeiras	20.000	—	—	6:500$000	—	—
Medicamentos	311	153	—	509$000	324$000	—
Mel de assucar	45	—	—	25$000	—	—
Milho	205.000	—	—	14:200$000	—	—
Obras de madeiras	—	82	—	—	350$000	—

Oleo de copahyba	60.640	15.645	12.354	47:349$000	36:916$000	17:583$000
Polvilho	545	—	9.599	300$000	—	3:400$000
Residuo de caroço de algodão	—	4.000	209.400	—	1:200$000	60:555$000
Sementes	100	—	60	220$000	—	90$000
Tapioca	5.727	283	33.312	1:964$000	230$000	8:593$000
RESUMO POR CLASSE						
Classe I — Animaes e seus productos	810.528,500	641.996	687.382	1.108:925$000	703:103$000	839:155$000
Classe II — Mineraes e seus productos	7.234,405	12.744,700	8.791,420	7:425$000	20:794$000	11:425$000
Classe III — Vegetaes e seus productos	5.556.693	4.681.197	5.720.568	2.995:262$000	1.835:018$000	3.106:336$000
Total geral	6 374.455,905	5.335.937,700	6.416.741,420	4.111:612$000	2.558:905$000	3.956:916$000
Equivalente em mil réis ouro	—	—	—	1.837:291$000	1.505:156$000	2.354:182$000

IMPORTAÇÃO ESTRANGEIRA

ANNOS DE 1904, 1905 E 1906

MERCADORIAS	QUANTIDADE EM PESO			MIL RÉIS PAPEL — (Valor posto a bordo)		
	1904	1905	1906	1904	1905	1906
CLASSE I						
ANIMAES VIVOS E DISSECCADOS	780	2.340	1.820	4:173$000	6:220$000	4:638$000
	780	2.340	1.820	4:173$000	6:220$000	4:638$000
CLASSE II						
MATERIAS PRIMAS E ARTIGOS COM APPLICAÇÃO ÁS ARTES E INDUSTRIAS						
Algodão	41.512	58.273	38.593	256:445$000	245:248$000	181:147$000
Cabellos, pelles e pennas	—	6	4	—	588$000	559$000
Canna da India, bambú, junco, etc.	735	510	572	2:432$000	1:419$000	1:537$000
Chumbo, estanho, zinco e suas ligas	48.364	118.388	92.618	21:000$000	65:146$000	35:965$000
Cobre e suas ligas	13.968	27.453	21.895	20:991$000	34:175$000	36:735$000
Despojos de animaes	952	628	1.818	2:096$000	1:213$000	3:084$000
Ferro e aço	367.889	273.593	416.264	87:051$000	54:008$000	82:632$000
Juta e canhamo	876.965	520.949	558.403	473:268$000	265:028$000	312:277$000
Lã	532	522	512	3:546$000	2:644$000	2:878$000
Linho	1.316	1.299	3.603	2:389$000	1:006$000	1:915$000
Madeiras	66.293	5.876	30.538	12:536$000	5:254$000	12:019$000

Materias e substancias para perfumarias, tinturaria, etc.	401.174	434.564	419.298	141:566$000	123:963$000	153:355$000
Metaloides e varios metaes	5.654	5.182	4.369	2:254$000	1:857$000	1:687$000
Ouro, prata e platina	0,152	0,415	0,700	158$000	226$000	226$000
Palha, esparto, cairo, pita, piassava, etc.	100.000	5.000	1.993	7:895$000	10:077$000	491$000
Pedra, terra e outros mineraes semelhantes	17.256.209	31.360.160	13.840.076	545:846$000	671:492$000	328:970$000
Plantas, folhas, fructas, grãos, raizes, sementes, cascas, etc	8 692	12.642	9.202	7:895$000	10:077$000	8:188$000
Pelles e couros	3.538	4.013	4.042	38:224$000	39:779$000	42:174$000
Seda para bordar e para tecelagem	56	95	57	1:948$000	3:780$000	1:937$000
Summo ou succos vegetaes	258.039	258.692	313 550	67:662$000	56:667$000	70:934$000
	19.471.868,152	33.087.805,415	15.755.407,700	1.695:202$000	1.593:647$000	1.278:710$000
CLASSE III						
ARTIGOS MANUFACTURADOS						
Algodão	731.488	542.158	462.796	3.002:809$000	1.943:991$000	1.855:427$000
Aluminium	105	589	1.084	1:127$000	5:025$000	9:340$000
Armamentos e munições de caça e guerra	17 924	22.516	23.485	87:372$000	97:421$000	99:250$000
Cabellos, pelles e pennas	1 335	1.798	320	9:769$000	9:461$000	11:396$000
Canna da India, junco, etc.	405	1.386	751	1:582$000	2:509$000	1:585$000
Carros e outros vehiculos	1.993	3 667	756	2:064$000	3:090$000	1:204$000
Chumbo, estanho, zinco e suas ligas	6.899	5.699	6.718	12:924$000	7:794$000	12:256$000
Cobre e suas ligas	17.803	23.665	18.964	80:267$000	83:184$000	89:910$000
Ferro e aço	1.158.741	809.509	770.985	412:171$000	383:846$000	404:380$000
Instrumentos de musica	3.816	15.691	7.446	28:893$000	48:787$000	54:231$000
Idem de cirurgia e dentarios	1.342	933	823	13:181$000	10:686$000	7:658$000

MERCADORIAS	QUANTIDADE EM PESO			MIL RÉIS PAPEL — (Valor posto a bordo)		
	1904	1905	1906	1894	1905	1906
Item e objectos mathematicos, physicos, chimicos, etc	689	1 850	900	7:500$000	12:115$000	6:694$000
Lã	10 703	12.709	11.670	106:390$000	116:668$000	101:507$000
Linho, juta e canhamo	40.690	31.872	38.110	102:022$000	62:426$000	82:062$000
Louças, porcellana, vidro e crystaes	173 418	340.667	314.347	118:885$000	195:559$000	207:124$000
Machinas, apparelhos e pertences, utensilios e ferramenta	404 940	511.658	525 046	612:593$000	535:541$000	619:838$000
Madeiras	14.298	31.898	29.507	27:558$000	45:060$000	43:242$000
Marfim, madreperola, tartaruga, etc.	1.295	1.547	1.125	12:985$000	14:568$000	10:114$000
Nickel	145	102	67	1:032$000	514$000	333$000
Ouro, prata e platina	33.888	59,131	69,366	16:214$000	31:212$000	28:901$000
Palha, esparto, cairo, pita, piassava, paina, etc.	43.807	27.094	32.492	28:676$000	15:064$000	19:284$000
Papel e suas applicações	267.389	305.221	259.757	139:339$000	136:458$000	122:321$000
Pedra, terra e outros mineraes semelhantes	301.925	1.411.292	443.944	40:554$000	49:056$000	53:602$000
Pelles e couros	2.966	3 937	3.631	27:790$000	32:238$000	38:875$000
Perfumarias e artigos de tinturaria, pintura, etc.	32.293	36.672	29.770	103:587$000	118:271$000	106:711$000
Productos chimicos, drogas e especialidades pharmaceuticas	146.093	199.743	205.008	138:927$000	148:162$000	160:016$000
Seda com ou sem mescla	1.348	1.728	1.341	77:210$000	75:164$000	57:791$000
Varios artigos	1.290.756	1.754.232	1.320.868	557:884$000	632:942$000	527:571$000
	4.674.629,888	6.099 893,131	4.511.780,366	5.771:305$000	4.814:722$000	4.732:623$000

CLASSE IV						
Artigos destinados á alimentação e forragem.	2.760.067	3.184.467	3.659.358	1.389:402$000	1.526:747$000	1.308:914$000
	2.760.067	3.184.467	3.659.358	1.389:402$000	1.526:747$000	1.308:914$000
CLASSE V						
Especie metallica e notas de bancos estrangeiros . .	—	—	—	37:496$000	43:430$000	56:485$000
RESUMO POR CLASSES						
CLASSE I						
Animaes vivos e disseccados	780	2.340	1.820	4:173$000	6:220$000	4:638$000
CLASSE II						
Materias primas e artigos com applicação á industria.	19.471.868,152	33.087.805,415	15.755.407,700	1.695:202$000	1.593:647$000	1.278:710$000
CLASSE III						
Artigos manufacturados	4.674.629,888	6.099.893,131	4.511.780,366	5.771:305$000	4.814:722$000	4.732:623$000
CLASSE IV						
Artigos destinados á alimentação e forragem.	2.760.067	3.184.467	3.659.358	1.389:402$000	1.526:747$000	1.308:914$000
CLASSE V						
Especie metallica e notas de banco estrangeiros . .	—	—	—	37:496$000	43:430$000	56:485$000
Total.	26.907.345,040	42.374.505,546	23.928.366,066	8.897:578$000	7.984:766$000	7.381:370$000
Equivalente mil réis ouro.	—	—	—	4.000:300$000	4.614:677$000	4.351:585$000

EXPORTAÇÃO POR CABOTAGEM

ANNOS DE 1904, 1905 E 1906

MERCADORIAS	VOLUMES			PESO EM KILOGRAMMAS		
	1904	1905	1906	1904	1905	1906
CLASSE I						
ANIMAES E SEUS PRODUCTOS						
Aves seccas	1	—	21	30	—	1.010
Banha	143	31	37	4.423	957	1.103
Bucho de peixe	7	—	—	600	—	—
Calçado	2	—	—	65	—	—
Chapéos de lã	1	—	—	48	—	—
Idem de baeta	1	—	—	36	—	—
Idem de feltro	2	—	—	18	—	—
Camarão	746	1.004	817	45.156	66.358	52.259
Carne de porco	228	209	218	14.208	15.141	8.532
Idem secca	229	332	387	13.699	20.379	23.537
Crina de animal	—	7	—	—	250	—
Couro de cabra	188	62	104	14.490	7.926	20.022
Idem de gado	4.992	—	—	53.546	—	—
Idem de veado	3	—	2	483	—	26
Chifre	24	—	—	2.000	—	—
Frangos	—	145	162	—	290	324
Gado caprino	2	1	7	100	50	350
Idem vaccum	6.432	1.768	600	1.672.320	459.680	156.000
Idem lanigero	32	143	47	1.600	6.900	2.350
Idem suino	1.128	1.180	222	90.240	94.400	17.750
Idem cavallar	9	7	19	1.710	1.030	3.610
Idem muar	2	14	2	380	2.360	380
Gallinhas	288	519	197	576	1.038	394
Jurarás	10	—	5	205	—	250
Jaçanans	10	—	—	230	—	—
Linguiças	—	—	—	—	170	—
Mel de abelhas	9	5	—	292	370	—
Ovos	—	320	—	—	192	—
Patos	20	11	29	40	22	58

MERCADORIAS	VOLUMES			PESO EM KILOGRAMMAS		
	1904	1905	1906	1904	1905	1906
Perús	20	72	37	40	144	74
Pennas de ave	26	12	7	675	998	453
Peixes seccos	7	92	15	280	6.858	9.934
Pomadas	18	11	6	159	155	62
Queijos	25	11	17	1,650	510	1.540
Sabão	3 971	5.545	5.299	99.508	152.013	217.851
Sebo	21	47	—	4 960	8.800	—
Sola	1,276	830	10 504	5.077	6.640	12.320
Toucinho	2	—	—	80	—	—
Velas de cêra	8	60	19	163	634	188
Idem stearinas	—	5	1	—	40	7
	19,883	12.443	18.781	2.029.087	854.305	530.384
CLASSE II						
MINERAES E SEUS PRODUCTOS						
Alcatrão	5	—	—	600	—	—
Cal	4.410	2.854	5.866	233.500	152.100	288.720
Chumbo	6	352	114	257	16.729	5.232
Cobre velho	2	—	—	1.450	—	—
Obras de ferro	2	—	—	130	—	—
Idem de cobre	44	92	171	1.748	2.605	5.019
Pregos	159	8	8	16.057	150	320
Sal	1.500	1.500	1.500	73.500	73.000	62.000
	6.128	4.806	7.659	327.242	244.584	361.291
CLASSE III						
VEGETAES E SEUS PRODUCTOS						
Algodão	1.103	111	752	181.203	11.521	85.756
Azeite de palma	90	50	2	2.588	1.557	2.288
Azeite de gergelim	34	24	9	1.076	653	224
Idem de andiroba	12	11	16	364	336	610
Idem de carrapato	54	70	—	10.377	8.568	—
Idem de côco	11	4	1	585	702	234
Idem doce	1	—	—	9	—	—
Arroz em casca	5.915	2.145	1.022	338.752	113.829	60.755
Idem pilado	10	—	2.008	540	—	125.490

MERCADORIAS	VOLUMES			PESO EM KILOGRAMMAS		
	1904	1905	1906	1904	1905	1906
Abanos	1	—	1	40	—	15
Assucar	164	23	38	10.624	1.852	324
Alcool	—	2	4	—	52	195
Borracha	95	—	—	13.911	—	—
Bebidas alcoolicas	56	41	27	4.232	3.116	—
Beijú	—	2	—	—	70	—
Biscoutos	—	5	1	—	220	29
Bolachas	5	5	19	148	125	662
Barricas vasias	58	—	—	591	—	—
Caroço de algodão	242	991	710	12.960	56.059	38.000
Cestos de cipó	—	—	53	—	—	1.462
Cera de carnaúba	793	1	—	56.160	58	—
Cravo em lasca	95	—	—	2.377	—	—
Chapéos de carnaúba	25	3.888	6	872	972	510
Cervejas	41	—	—	181	—	—
Cigarros	5	—	55	346	1.443	1.680
Charutos	5	6.000	—	48	90	—
Cognac	1	—	—	12	—	—
Chocolate	4	1	—	61	30	—
Café	412	73	7	24.092	4.360	420
Cuim	80	10	121	4.725	400	6.860
Cacáo	5	1	—	260	5	—
Cordas para rêde	—	1	1	—	20	20
Doces	40	63	38	1.815	2.980	1.690
Estopa	1.281	1.360	1.213	100.944	92 000	134.130
Esteiras	2	—	—	100	—	—
Feijão	325	184	130	19.151	6 262	7.638
Farinha secca d'agua	91.300	164.080	46 760	7.171.670	4.630.130	1.284.117
Fructas	3	—	—	160	—	—
Fumo em corda	119	8	93	3.448	400	5 661
Idem em molho	41	320	—	612	19.624	—
Idem desfiado	47	16	—	2.912	592	—
Idem em folha	20	2	—	1.440	139	—
Fios em novellos	7.020	9.038	6.320	283.043	299.500	322.313
Folhas de carnaúba	2	—	—	100	—	—
Gergelim	281	187	85	17.015	8.921	3.900

MERCADORIAS	VOLUMES			PESO EM KILOGRAMMAS		
	1904	1905	1906	1904	1905	1906
Impressos	28	—	25	1.014	—	647
Jaborandy	21	—	—	1.210	—	—
Macarrão	1	—	5	15	106	38
Medicamentos	879	826	671	30.052	27.455	25.263
Mel de canna	3	—	—	60	—	—
Milho	117.564	80.769	71.702	6.940.848	4.822.061	4.251.190
Moveis	62	—	41	489	—	2 460
Pão torrado	—	—	2	—	20	54
Plumas de croatá	10	—	—	210	—	—
Oleos de copahyba	—	5	—	—	315	—
Residuo de caroço de algodão	3.747	—	1.469	243.820	192 360	89.890
Polvilho	—	7	—	—	320	—
Resinas	59	—	—	3.814	—	—
Rapé	4	—	—	200	—	—
Roupas	4	—	—	135	50	—
Redes	225	—	4.736	9.168	—	18.944
Ripas	—	—	—	600	—	—
Saccos de estopa	48	—	5	16.040	21.271	1.000
Tapioca de gomma	798	413	361	34.249	16.739	16.136
Idem do Pará	440	186	260	14.357	5.754	11.718
Idem do forno	5	93	16	162	3.342	697
Tecidos de algodão	10.337	—	41	593.886	112.333	9.780
Tapetes	15	—	—	1.079	81	—
Taboas	—	—	1	—	1.200	300
Vinho de fructas	12	—	3	96	—	330
Verniz	31	—	—	2.850	704	—
Vassouras	1	—	—	60	15	—
	244.191	271.615	138.800	16.164.057	10.470.712	6.512.830

RESUMO

	1904	1905	1906	1904	1905	1906
Animaes e seus productos	19.883	12.443	18.781	2.029.087	854.305	530.384
Mineraes e seus productos	6.128	4.806	7.659	327.242	244.584	361.291
Vegetaes e seus productos	244.191	271.615	138.800	16.164.057	10.470.712	6.512.830
	270.202	288.864	165.240	18.520.386	11.569.601	7.404.505

IMPORTAÇÃO POR CABOTAGEM

ANNOS DE 1906 E 1907

MERCADORIAS	NUMERO DE VOLUMES		PESO EM KILOGRAMMAS	
	1906	1907	1906	1907
CLASSE I				
ANIMAES VIVOS E DISSECADOS				
Animaes diversos	80	22	5.600	1.540
CLASSE II				
MATERIAS PRIMAS E ARTIGOS COM APPLICAÇÕES ÁS ARTES E INDUSTRIAS				
Algodão				
Algodão	1.110	4.581	77.700	320.670
Despojos de animaes				
Bucho de peixe	2	11	140	770
Chifre	—	12	—	840
Cera	—	2.835	—	198.450
Colla	—	17	—	1.190
Grude	—	12	—	840
Graxa	72	157	5.040	10.990
Raspas	—	12	—	840
Sebo	694	342	48.580	23.940
	768	3.398	53.760	237.860
Fios				
Estopa	—	4	—	280
Fios de vela	—	9	—	630
		13		910
Ferro e aço				
Aço	—	1	—	70
Madeiras				
Madeira	334	177	23.380	12.390
PALHA, ESPARTO, CAIRO, PITA, PIASSAVA E OUTRAS MATERIAS FILAMENTOSAS				
Piassavas				
Piassava	—	53	—	3.170

MERCADORIAS	NUMERO DE VOLUMES		PESO EM KILOGRAMMAS	
	1906	1907	1906	1907
Pelles, couros, cabellos e pennas				
Couros	3.871	2.572	270.970	180.040
Crina	—	1	—	70
Feltro	—	1	—	70
Pennas de ema	—	2	—	140
Pelles	—	30	—	2.100
Sola	354	246	24.780	17.220
	4.225	2.852	295.750	199 640
Plantas, flores, fructas, grãos, sementes e raizes				
Caroço de algodão	60	26	4.200	1.820
Canafeto	—	69	—	4.830
Folhas	—	1	—	70
Fumo	4.229	3.041	296.030	212.870
Jaborandy	—	320	—	22.400
Plantas	20	—	1.400	—
Residuos de caroços	—	200	—	14.000
Sementes	43	50	3.010	3 500
	4.352	3.707	304.640	259.490
Pedra, terra e outros mineraes semelhantes				
Pedras	71	113	4.970	7.910
Sumo ou succo vegetal				
Azeite de coco	—	1	—	70
Borracha	—	2	—	140
Cera de carnaúba	1.499	—	104.930	—
Maniçoba	18	20	1.260	1.400
Oleos	739	787	51.730	55.090
Resina	6	1	420	70
	2.262	811	158.340	56.770

MERCADORIAS	NUMERO DE VOLUMES		PESO EM KILOGRAMMAS	
	1906	1907	1906	1907
CLASSE III				
ARTIGOS MANUFACTURADOS				
Algodão				
Roupas	21	44	1.470	3.080
Fiados	2	—	140	—
Fazendas	—	14	—	980
Tecidos	1.500	2.011	105.000	140.770
	1.523	2.069	106.610	144.830
Armamentos e munições de caça e guerra				
Balas	—	10	—	700
Chumbo para caça	16	4	1.120	280
Rifles	—	5	—	350
Polvora	903	1.301	63.210	91.070
	919	1.320	64.330	92.400
Carros e outros vehiculos				
Carro	6	2	420	140
Zorra	—	1	—	70
	6	3	420	210
Canna da India, bambú etc.				
Cestos	2	—	140	—
Chumbo, estanho, zinco, cobre e suas ligas				
Arame	—	10	—	700
Cobre	—	2	—	140
Chumbo	—	3	—	210
		15		1.050
Ferro e aço				
Ferragens	685	643	47.950	45.010
Pedras, terras e outros mineraes semelhantes				
Pedras	180	391	12.600	27.370

MERCADORIAS	NUMERO DE VOLUMES		PESO EM KILOGRAMMAS	
	1906	1907	1906	1907
Instrumentos e objectos de musica				
Instrumentos de musica	—	93	—	6.510
Linho, juta, canhamo etc.				
Barbante	14	18	980	1.260
Cabo	2	2	140	140
	16	20	1.120	1.400
Louças, porcellanas, vidros e crystaes				
Vidros	29	75	2.030	5.250
Machinas, apparelhos e pertences, ferramentas etc.				
Machinas	—	52	—	3.640
Madeiras				
Moveis	121	139	8.470	9.730
Palitos	—	45	—	3.150
	121	184	8.470	12.880
Ouro, prata e platina				
Joias	3	6	210	420
Palha, esparto, cairo, pita, piassava etc.				
Esteiras	79	190	5.530	13.300
Vassouras	—	19	—	1.330
	79	209	5.530	14.630
Pelles e couros				
Arreios	11	17	770	1.190
Calçado	164	193	11.480	13.510
Pelles	—	6	—	420
	175	216	12.250	15.120
Papel e suas applicações				
Papel	819	546	57.330	38.220

MERCADORIAS	NUMERO DE VOLUMES		PESO EM KILOGRAMMAS	
	1906	1907	1906	1907
Perfumarias e artigos de pintura, tinturaria e outros				
Perfumarias	64	121	4.480	8.470
Productos chimicos, drogas e especialidades pharmaceuticas				
Productos chimicos	1.299	1.397	90.930	97.790
Seda com ou sem mescla				
Gravatas	46	10	3.220	700
Varios artigos				
Varios artigos	15.980	13.826	1.118.600	967.820
CLASSE IV				
ARTIGOS DESTINADOS Á ALIMENTAÇÃO E FORRAGEM				
Assucar	16.455	15.412	1.151.850	1.078.840
Aguardente	4.392	3.340	307.440	233.800
Bacalhau	2.476	1.590	173.320	111.300
Café	11.831	10.239	828.170	716.730
Cerveja	4.531	3.650	317.170	255.500
Restillo	4.532	—	317.240	—
Xarque	3.868	2.530	270 760	177.100
Diversos	4 985	4.820	348.950	337.400
	53.070	41.581	3.714.900	2.910 670
Resumo				
Animaes vivos e dissecados	80	22	5.600	1.540
Materias primas e artigos com applicações ás artes e industrias	13.122	15.706	918.540	1.099.420
Artigos manufacturados	21.946	21.196	1.536.220	1.483.720
Artigos destinados á alimentação e forragem	53 070	41.581	3.714 900	2.910.670
	88.218	78.595	6.175.260	5.495.350

Resumo geral

	QUANTIDADES EM TONELADAS	VALOR POSTO A BORDO MIL RÉIS PAPEL
I. Exportação estrangeira	6.945.711	3.542:537$666
II. Importação idem	31.070.072	8.087:904$666
III. Exportação por cabotagem	12.498.164	—
IV. Importação idem	5.835.305	—
	55.449.252	

Observações — Os algarismos relativos á importação estrangeira, exportação estrangeira e á exportação por cabotagem foram obtidos pela média dos annos de 1904, 1905 e 1906, sendo os relativos á importação por cabotagem pela média dos annos de 1906 e 1907.
Não sendo conhecido o peso de cada volume para a importação por cabotagem, o peso total foi obtido tomando a média de 70 kilos por volume.

Veremos ahi que foram os seguintes os resultados em resumo :

EXPORTAÇÃO ESTRANGEIRA

Classe I — Animaes e seus productos		713t,302
Avultando :		
Couros salgados	321,t750	
Idem seccos	279,771	
Classe II — Mineraes e seus productos		9,590
Avultando :		
Metaes velhos	9,011	
Classe III — Vegetaes e seus productos		5.322,819
Avultando :		
Algodão em rama	2.009,472	
Caroço de algodão	2.441,805	
Total		6.045t,711

IMPORTAÇÃO ESTRANGEIRA

CLASSE I — Animaes vivos e dissecados		1,647
CLASSE II — Materias primas.		22.771,694
Avultando:		
Pedras, terras e outros mineraes, sobretudo carvão.	20.818,815	
Juta e canhamo. . .	658,772	
CLASSE III — Artigos manufacturados.		5.095,434
Avultando:		
Ferro e aço. . . .	913,078	
Algodão.	578,814	
Machinas etc. . . .	480,548	
CLASSE IV — Artigos destinados á alimentação e forragem. . . .		3.201,297
Total		31.070t,072

EXPORTAÇÃO POR CABOTAGEM

CLASSE I — Animaes e seus productos		1.137,925
Avultando:		
Gado vaccum. . . .	762,666	
Sabão	156,457	
CLASSE II — Mineraes e seus productos		311t,039
Avultando:		
Cal	224t,773	
CLASSE III — Vegetaes e seus productos		11.049,200
Avultando:		
Milho	5.338,033	
Farinha secca . . .	4.361,975	
Total.		12.498t,164

IMPORTAÇÃO POR CABOTAGEM

CLASSE I — Animaes vivos e dissecados		3,570
CLASSE II — Materias primas para industria.		1.008,980

Avultando :		
Algodão.	199^t, 185	
Couros	225, 505	
Fumo	254, 450	
Cera de carnaúba . .	52, 465	
CLASSE III — Artigos manufacturados.		1.509, 970
Avultando :		
Tecidos.	122, 885	
CLASSE IV — Generos alimenticios e forragem		3.312, 785
Avultando :		
Assucar.	1.115, 345	
Aguardente. . . .	270, 620	
Bacalhau	142, 310	
Café.	772, 450	
Cerveja	286, 335	
Restillo.	158, 620	
Xarque	223, 930	
Total		5.835^t, 305

Só foi possivel obter com segurança o valor da exportação e importação estrangeiras, tirado do trabalho da Repartição de Estatistica Commercial, chegamos assim ao seguinte resultado total :

Exportação estrangeira	6.045^t,711
Importação estrangeira	31.070^t,072
Exportação por cabotagem . . .	12.498^t,164
Importação por cabotagem . . .	5 835^t,305
	55.449^t,252

Este é o dado actual, que deve servir de base á determinação da extensão de cáes necessario ao porto de S. Luiz, transportado para Itaqui.

Considerando, porém, que, com a construcção da estrada de ferro e o melhoramento do porto, terá prompta sahida a producção do Estado, que é rico e fertil e que só espera uma communicação facil com os centros consumidores para desenvolver-se, é natural conjecturar que os algarismos acima

serão promptamente excedidos e que se deve prever um augmento proximo de 50 % no movimento do porto.

Ficará assim elevado a 83.175^t,000

Tomando por base o movimento adoptado por V. Ex. para o porto do Rio de Janeiro, de 400 toneladas por anno e por metro de cáes, teremos que um desenvolvimento de cáes de 207^m,93 será sufficiente para um periodo relativamente grande ou sejam 210 metros correntes.

Este resultado é perfeitamente confirmado pelos dados estatisticos relativos á frequencia do porto pelas embarcações a vela e a vapor, nacionaes e estrangeiras, conforme se verifica do quadro seguinte, compilado dos boletins annuaes da Repartição de Estatistica Commercial.

Por dados colhidos na Capitania do Porto de S. Luiz verificamos que, dos vapores nacionaes entrados em média por anno neste porto, são:

67 de porte inferior a 500 toneladas;

140 de porte superior, sendo a média total de cerca de 680 toneladas.

Movimento maritimo do porto de S. Luiz do Maranhão nos annos de 1903 a 1906

NACIONALIDADE	1903			1904			1905			1906		
	NAVIOS		TONELADA	NAVIOS		TONELADA	NAVIOS		TONELADA	NAVIOS		TONELADA
	A vapor	A vela		A vapor	A vela		A vapor	A vela		A vapor	A vela	
Brazileira	201	—	227.049	186	—	218.318	225	—	258.731	215	—	251.659
	—	—	—	—	10	667	—	5	269	—	3	137
Allemã	21	—	40.580	21	—	40.580	23	—	52.340	24	—	65.230
Ingleza	26	—	—	26	—	34.809	26	—	32.650	26	—	31.838
	—	—	—	—	1	16	—	—	—	—	—	—
Norueguenza	—	—	—	—	20	9.5[illegible]	—	27	13.847	—	10	4.650
Russa	—	43	07.367	—	1	317	—	8	2.490	—	4	1.472
Dinamarqueza	—	—	—	—	—	—	—	2	777	—	-	—
Sueca	—	—	—	—	—	—	—	1	485	—	—	—
	248	43	364.996	233	32	304.267	274	43	361.589	265	17	355.02

Media por anno

Vapores — 255 sendo:
- Nacionaes . . . . . . 207 — Sendo: Pequenos . . . 672; Grandes 140
- Allemães 22
- Inglezes 26

Navios — 34 sendo:
- Nacionaes 1
- Noruegueses 2
- Outras nacionalidades . 6

Os primeiros comprehendem, além dos vapores das Companhias Pernambucana e Maranhense, outros particulares que fazem serviços de pequena cabotagem, principalmente de transporte de gado, entre Camocim e Manáos.

Estes vapores teem em média o comprimento de 50 metros e o calado de $3^m,00$.

Os segundos são os vapores do Lloyd, os quaes teem um comprimento que varia de $82^m,00$ a $93^m,00$, exceptuando-se sómente o *Pará* e o *Ceará*, que teem $103^m,70$ e em geral um callado de $4^m,00$ a $6^m,00$.

Dos vapores allemães e inglezes tomamos como typos :

O Rio Negro (Hamburg Súd Amerikanische Gesellschaft) com o comprimento de $110^m,00$ e o calado de 8,000; o *Obidense* (Booth Line) com o comprimento de $91^m,00$ e o callado $7^m,00$.

Com as medidas do quadro junto e os dados acima podemos calcular do seguinte modo a extensão de caes utilizada pelos vapores e navios a vela :

Vapores nacionaes pequenos 67 a $50^m,00$	$3.350^m,00$
Idem idem grandes 140 a $93^m,00$ . .	$13.020^m,00$
Idem allemães 22 a $110^m,00$. . . .	$2.420^m,00$
Idem inglezes 26 a $91^m,00$	$2.366^m,00$
Navios a vela 34 a $40^m,00$	$1.360^m,00$
	$22.516^m,00$
Suppondo um augmento de 50°/o ou. . .	$11.258^m,00$
teremos um total de	$33.774^m,00$

Suppondo que cada navio demore, em média, dous dias e contando durante o anno 300 dias uteis, teremos para a extensão de caes necessario : $\frac{33.774^m,00}{150} = 225^m,10$, o que concorda approximadamente com o resultado atrás obtido.

O cáes sendo ligado á terra por uma ponte de $176^m,50$ de extensão, se suppuzermos uma velocidade de transporte de 10 kilometros por hora e o peso maximo de 5^t para cada carro, peso que foi adoptado no calculo das vigas, teremos que em cada hora poderão ser feitas 29 viagens redondas, que, com uma carga média de $2^t,50$ por cada vagão e num periodo de 8 horas, darão um total diario de 600 toneladas, que poderá ser quasi triplicado se se adoptar a carga de 5^t por vagão e 10 horas de serviço diario.

Estará por conseguinte garantido o transporte da carga, que deverá em média ser de cerca de 300[t] por dia com o movimento annual acima determinado; accresce que no projecto foram, como veremos, dispostos no cáes fluctuante dous abrigos de 10 metros de largura por 40 metros de extensão, afim de armazenarem a carga que não puder ser transportada na occasião de desembarque para terra ou vice-versa.

VI

PROJECTO DO CÁES E DA PONTE FLUCTUANTE

Sendo a oscillação das marés em Itaqui, como já vimos, de 6^{m},511 nas marés ordinarias de syzigia e subindo a 8^{m},164 nas marés extraordinarias, o serviço de carga e descarga num cáes fixo tornar-se-hia muito moroso e difficil, sempre que a maré estivesse abaixo da média.

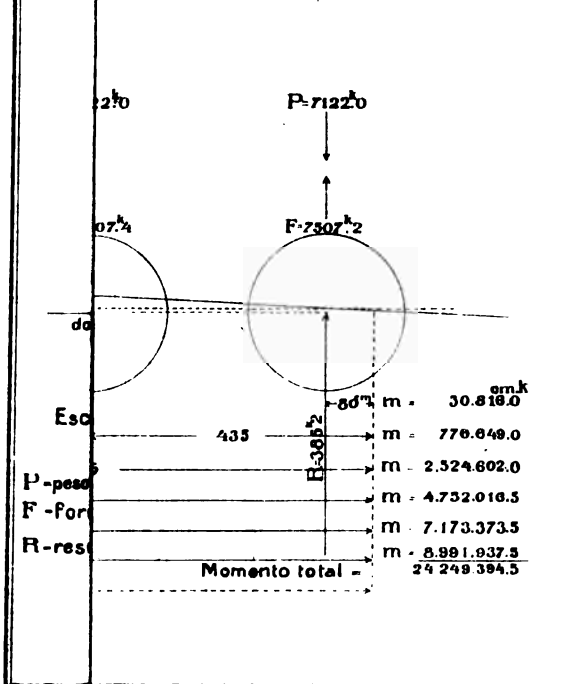
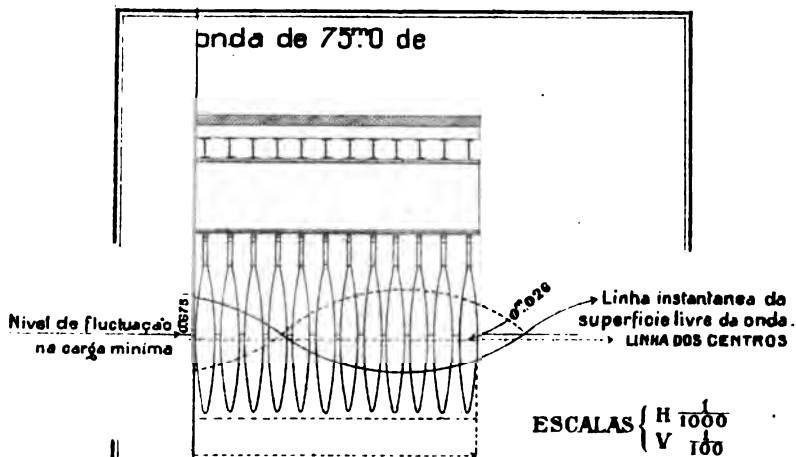
Além disto, a construcção de um cáes de alvenaria ou de estacada para tal differença de nivel acarretaria ou grandes despezas de construcção ou grandes trabalhos de dragagem.

Os inconvenientes resultantes da difficuldade do serviço poderiam ser desviados pelo projecto de uma dóca com eclusa de communicação, de modo que os navios pudessem entrar e sahir em qualquer estado da maré; nesse caso, subiria extremamente o valor da construcção, tornando-se até prohibitivo para o estabelecimento do porto com os recursos actuaes.

A solução de um cáes fluctuante concilia os interesses da navegação com os recursos do porto, permittindo estabelecer com um custo relativamente pequeno um cáes para navios de 10 metros de calado, isto é, nas condições dos portos mais adiantados do mundo.

CÁES FLUCTUANTE

Este cáes deve ter, como vimos, um desenvolvimento de 210^{m},00 para a atracação, afim de satisfazer ás necessidades do commercio e da navegação por um longo prazo; foram por isto fixadas para o cáes fluctuante a extensão de 200 metros e a largura de 20 metros, o que dá o seguinte desenvolvimento de atracação:

Na parte externa para qualquer navio até 10^{m},50 de calado	200^{m},00
Nos dois topos para navios tambem de grande calado 20^{m},00 × 2	40^{m},00
Total	240^{m},000

Além disto haverá na face interna uma extensão de $80^m,00$ de cada lado da ponte, ou $160^m,00$ ao todo para vapores ou barcos de calado inferior a $2^m,00$ que possam passar por cima das correntes de amarração, e tal é o caso das embarcações a vela e a vapor que fazem o serviço fluvial e o da bahia de S. Marcos.

O cáes fluctuante foi locado de maneira a ficar protegido pela Ponta de Itaqui e numa linha em que as correntes teem pequena velocidade e onde os navios ficarão sempre abrigados dos ventos, como já vimos.

Ella dará nessa posição atracação a navios até $10^m,50$ de calado, pois a face externa fica a prumo sobre a curva de $11^m,00$ abaixo da maré minima.

O cáes fluctuante é ligado á terra por uma ponte, que tem de extensão $176^m,50$ com 8 metros de largura e com a rampa de 4,5% correspondente ás baixas mares ordinarias de syzigia.

O cáes é supportado por 56 tubos espaçados de $3^m,59$ entre eixos; estes são unidos por 6 vigas de caixão longitudinaes com as dimensões de $1^m,10 \times 0^m,90$, presas aos tubos por coxins ligados a cantoeiras, que circumdam estes.

Sobre estas vigas mestras correm transversalmente 56 vigas de alma cheia de $0^m,320 \times 0^m,128$, espaçadas de $3^m,59$, entre eixos, correspondendo uma a cada tubo; sobre estas vigas transversaes são dispostas as longarinas de $0^m,20 \times 0^m,107$, espaçadas de $1^m,91$, que supportam o soalho de pranchões com $0^m,10$ de espessura.

Para achar a carga supportada pelos tubos e calcular o diametro, que lhes convem dar, começou-se determinando as dimensões das vigas mestras. Para isto suppoz-se que pudesse penetrar na enseada uma onda maxima com $1^m,35$ de altura, $75^m,00$ de comprimento de crista a crista e que esta onda percorresse o fluctuante no sentido do seu comprimento; o diagramma junto n. 8 mostra uma secção schematica longitudinal do cáes fluctuante, o nivel de fluctuação na carga minima e a linha instantanea da superficie da onda; ahi vê-se que o fluctuante está sujeito a um excesso de pressão de baixo para cima devido á differença de nivel entre a linha de fluctuação e a da superficie livre da onda na parte correspondente á crista, ao passo que o peso da sobrecarga e o proprio da estructura preponderam nos tubos que correspondem ao cavado da mesma, produzindo-se como nos navios um alquebramento, cujo momento maximo fica nas intersecções da linha da onda com a de fluctuação.

A secção mais perigosa será a que fica a $18^m,75$ ($\frac{75,^m00}{4}$ ou um quarto da extensão da onda) da extremidade do fluctuante, quando este ultimo ponto coincide com a crista da onda. Considerou-se, pois, a viga engastada nessa secção e sujeita a cargas concentradas, applicadas nos centros dos tubos e

eguaes ás pressões geradas nos mesmos pela onda. A somma dos momentos parciaes destas pressões, relativamente á secção perigosa, conduziu ao momento flexante total, com cujo auxilio foi determinada a secção da viga, como se vê no annexo correspondente.

A viga assim achada tem o peso de 590,20 kilogrammas por metro corrente.

As longarinas foram determinadas para resistir ao peso por metro quadrado do abrigo com 200 toneladas de carga; o peso total da sobrecarga e o proprio achado foi de 622 kilogrammas por metro quadrado.

As vigas transversaes foram calculadas considerando-se a carga concentrada transmittida pelas longarinas, conforme acima se disse.

Obtidas as cargas acima, deduziu-se a carga maxima total do fluctuante, assim composta:

Soalho	312^t, 000
Vigas mestras	708^t, 000
Idem transversaes	53^t, 905
Longarinas	72^t, 512
800^{m2},0 de abrigo com 200^t de mercadoria cada um.	435^t, 200
3.200^{m2},0 restantes de cáes fluctuante com agglomeração de povo, a 350 kilos por metro quadrado	1.120^t, 000
Guindaste	50^t, 000
Contraventamentos, cantoeiras etc. 10 %.	275^t, 676
	3.027^t,293
Isto dividido por 400^{m2} dá para cada metro quadrado de fluctuante. . .	756^k,00

E para o peso a supportar por cada tubo

$756^k \times 3^m,59 \times 20^m,00 = 54^t,280$ ou sejam 55^t,000.

Para o peso da carga minima teremos, deduzindo a agglomeração de povo e o peso das mercadorias nos abrigos ($1120^t + 400^t = 1520^t$), 1507^t,293, o que dá para cada metro quadrado de fluctuante 376 kilogrammos e para a carga a supportar por cada tubo $376^k \times 3,^m59 \times \times 20,^m00 = 26^t,997$ ou sejam 27 toneladas.

A carga média será, pois, de 41^t,0 em virtude da qual o tubo deverá mergulhar até cerca de $^2/_3$ de seu diametro.

Adoptando-se o diametro de $2^m,30$ para o tubo, teremos:

Peso do cada tubo.	$11^t,2230$
Idem das chapas que o dividem em compartimentos estanques. . . .	$1^t,9107$
Peso das cantoeiras internas. . . .	$0^t,6128$
» » » externas. . . .	$1^t,9845$
	$15^t,7310$

Sommando este peso ás cargas do fluctuante achados acima, teremos:

Carga maxima.	$70^t,7310$
» minima.	$42^t,7310$
» média	$56^t,7310$

Para estes valores a secção do tubo de $2,^m30$ será:

Secção plena.	$4^{m2},15476$
» mergulhada na carga maxima .	$3^{m2},53655$
» » » » minima .	$2^{m2},13655$
» » » » média. .	$2^{m2},83655$

e, portanto, o tubo mergulhará:

com a carga maxima $0^m,676$ acima do eixo
» » » minima $0^m,026$ » » »
» » » média $0^m,335$ » » »

A oscillação total entre limites externos será pois $0^m,65$.

A altura do cáes fluctuante acima do nivel d'agua será de 2^m60.

O cáes fluctuante é ancorado por dous ferros, lançados no fundo do mar, no plano vertical do eixo longitudinal do cáes; estes ferros são ligados ás duas extremidades do fluctuante, sendo que a extremidade da direita está ligada ao ferro lançado além da extremidade esquerda e vice-versa.

Além disto, o fluctuante é amarrado por corrente a dous massiços de concreto plantados no littoral nas visinhanças da cóta «o», tendo cada um o volume de $9^{m3},375$ e o peso de cerca de 20 toneladas.

Um guincho electrico collocado de cada lado do fluctuante colherá ou largará as correntes que prendem o fluctuante, de modo a mantel-o numa posição fixa e parallela ao cáes fixo; para isto basta, desde que a oscillação da maré é regular, que os guinchos trabalhem sempre com uma velocidade uniforme.

PONTE

O cáes é ligado ao littoral por uma ponte fluctuante com o comprimento total de $176^m,500$, desenho n. 9.

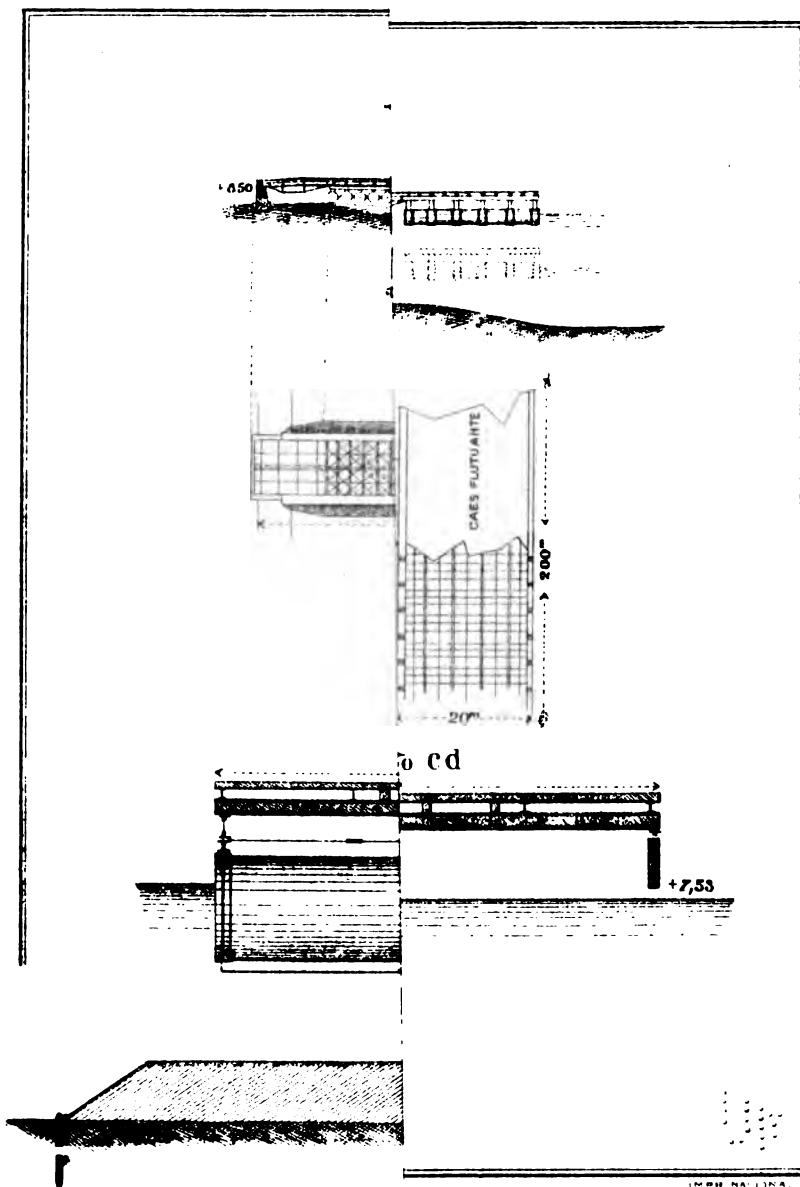
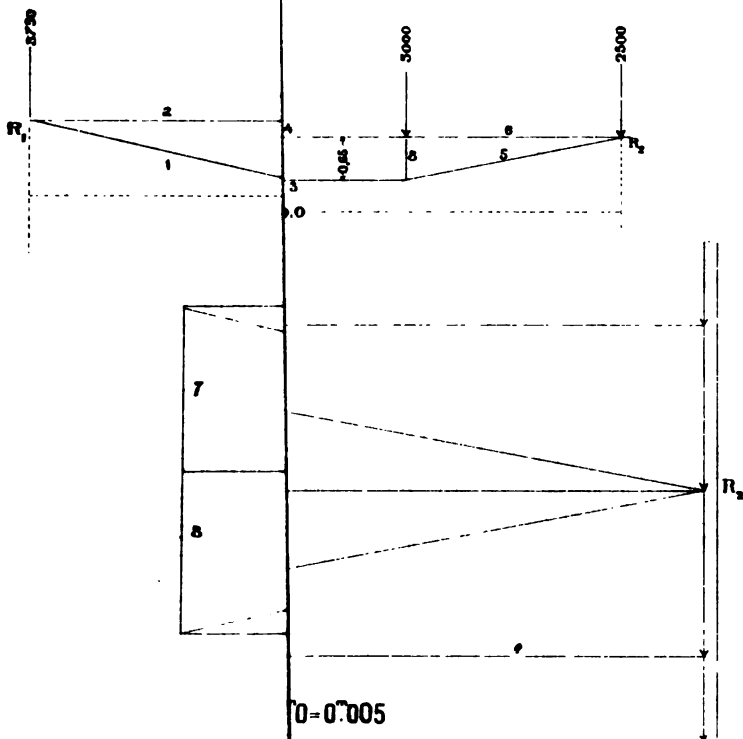
Esta ponte é constituida por 5 fluctuantes, um dos quaes tem o comprimento de $25^m,834$ e fica entre a linha de baixa-mar minima e o cáes fluctuante, sendo supportado por 12 tubos de $1^m,6$ de diametro; este fluctua sempre, qualquer que seja o estado da maré. Os outros quatro teem o comprimiento de $21^m,00$, são supportados por 10 tubos de $1^m,60$ de diametro e ficam entre a linha de baixa-mar minima e o cáes fixo; elles repousam quando a maré baixa numa rampa constituida por aterro, revestida de uma placa de cimento armado, com a inclinação de 4, 5 %; para isto os tubos são munidos na sua parte inferior de duas quilhas de madeira para encalhar sem inconveniente.

Essas fluctuantes são ligadas entre si, com o cáes fluctuante e com o fixo, por meio de seis passadiços com a fórma de vigas trapezoidaes, que teem duas a extensão de $13^m,333$ cada uma e as outras quatro $10^m,00$ cada uma (desenho n. 10).

Os passadiços tornam-se necessarios para dar maior flexibilidade á linha da ponte, de modo a adaptar-se bem aos diversos niveis creados entre o cáes fixo e o fluctuante pelos successivos estados da maré.

A planta n. 9 representa a ponte nas duas posições extremas de preamar maximo e baixa-mar minimo das marés de syzigias, extraordinarias, isto é, entre o « O » e a cóta $7^m,53$. Nestas condições a ponte tomará sempre o declive maximo de 4, 5 % na baixa-mar, excepto o passadiço que liga com o cáes fluctuante, o qual sempre sobe com a rampa média de 6, 2 % e o passadiço, que liga o ultimo com o penultimo fluctuante; neste, a rampa maxima é de 5, 8 % no preamar maximo, de 7, 1 % na baixa-mar minima de syzigias ordinarias e de 11,6 % na baixa-mar minima de syzigias extraordinarias quando o nivel passar $0^m,63$ abaixo do zero hydrographico estabelecido, o que será raro e por muito pouco tempo.

O pontão que fica mais perto do cáes fluctuante é ancorado nos dous sentidos por ferros, aos quaes é preso do mesmo modo por que o é o cáes fluctuante; os outros serão guiados por estacas fincadas na praia. O ultimo passadiço é articulado a uma ponte na altura da esplanada do cáes fixo.

A estructura de cada fluctuante consta de tres vigas mestras, que repousam sobre os tubos, que ao mesmo tempo são por ellas ligadas; sobre estas vigas assentam vigas transversaes, que sustentam as longarinas, sobre as quaes se apoia o soalho. As vigas mestras foram calculadas do seguinte modo:

+650
CAES FLUTUANTE
200m
20m
+7,53
IMPR NACIONAL

As vigas do fluctuante, que não encalha, tiveram necessidade de ficar com uma maior altura, por causa do nivel do estrado e da rampa de accesso para o cáes fluctuante; por isso foram projectadas com $0^m,50$ de altura; attendeu-se no seu calculo aos esforços de alquebramento desenvolvidos na estructura por uma onda de comprimento egual á viga e altura de $0^m,60$, analoga á que consideramos para o cáes. Os pesos e as forças de fluctuação, applicadas no eixo de cada tubo no momento em que o cavado ou a crista da onda occupa o centro do fluctuante, conduziram, como se vê nos diagrammas ns. 11, 11 A e 12, a considerar uma viga submettida á acção das resultantes daquellas forças, e pelo methodo graphico achou-se o momento maximo de resistencia de 2083 (centimetros cubicos). Este momento é superior ao relativo ao peso proprio e á sobrecarga.

Nos fluctuantes sujeitos a encalhe adoptou-se, pelo mesmo methodo de calculo, uma viga de $0^m,408$ de altura com o mesmo momento de resistencia; os esforços desenvolvidos pela onda são superiores não só ao peso proprio e sobrecarga, como aos que experimenta a viga no momento do encalhe e do desencalhe, como se póde vêr dos diagrammas ns. 11, 11 A e 12.

As vigas transversaes no fluctuante, que não encalha, ainda por causa da altura obrigada, foram tomadas com $0^m,40$, as das fluctuantes sujeitas a encalhe ficaram com $0^m,20$. Os passadiços foram calculados para supportar dous vagonetes cada um com cinco toneladas, o resto sendo sujeito á agglomeração de povo, além da carga permanente devida ao soalho e ao peso proprio da viga.

Assim calculadas ficaram as vigas com os seguintes pesos por metro corrente:

Vigas mestras (fluctuante de	$25^m,834$)	$137^k,970$
» » (» de	$21^m,000$)	$169^k,910$
» transversaes (fluctuante de	$25^m,834$)	$72^k,080$
» » (» de	$21^m,000$)	$59^k,600$

Com estes pesos teremos para os fluctuantes de $21^m,0$ de comprimento, que são supportados por 10 tubos:

Agglomeração de povo 250^k por ^{m2}, nos

passeios $\frac{21,^m0 \times 3^m,0 \times 250\,k}{10}$ . . . . $1.575^k,00$

Soalho $\frac{21,^m00 \times 8,^m00 \times 78}{10}$ . . . . . . $1.310^k,40$

Longarinas $\frac{23^k,8 \times 21^m,0 \times 5,^m0}{10}$ . . . . $250^k,00$

Vigas transversaes $59^k,6 \times 8$	$476^k,80$
Idem mestras $\frac{169^k,91 \times 21^m,0 \times 3}{10}$ . . .	$1.070^k,43$
Dois vagonetes carregados $\frac{2 \times 5000^k}{10}$ . .	$1.000^k,00$
Carga dos passadiços	$3.000^k,00$
Chapas e cantoeiras de ligação dos tubos ás vigas.	$316^k,00$
Peso de um tubo de $1^m,60$ de diametro por $8,^m$ e espessura de 0,01 . . .	$3.156^k,19$
Peso de tres pares de cantoeiras circulares externas $1^m,66 \times 3,14 \times 17^k,7 \times 6$.	$553^k,56$
Peso de tres cantoeiras circulares internas $1,^m55 \times 3,14 \times 3 \times 11^k,79$. . .	$6172^k,14$
Peso de tres chapas internas de divisão .	$458^k,80$
10 % para rebites, chapas de união etc.	$1.333^k,93$
Peso maximo para cada tubo. . . .	$14.673^k,25$

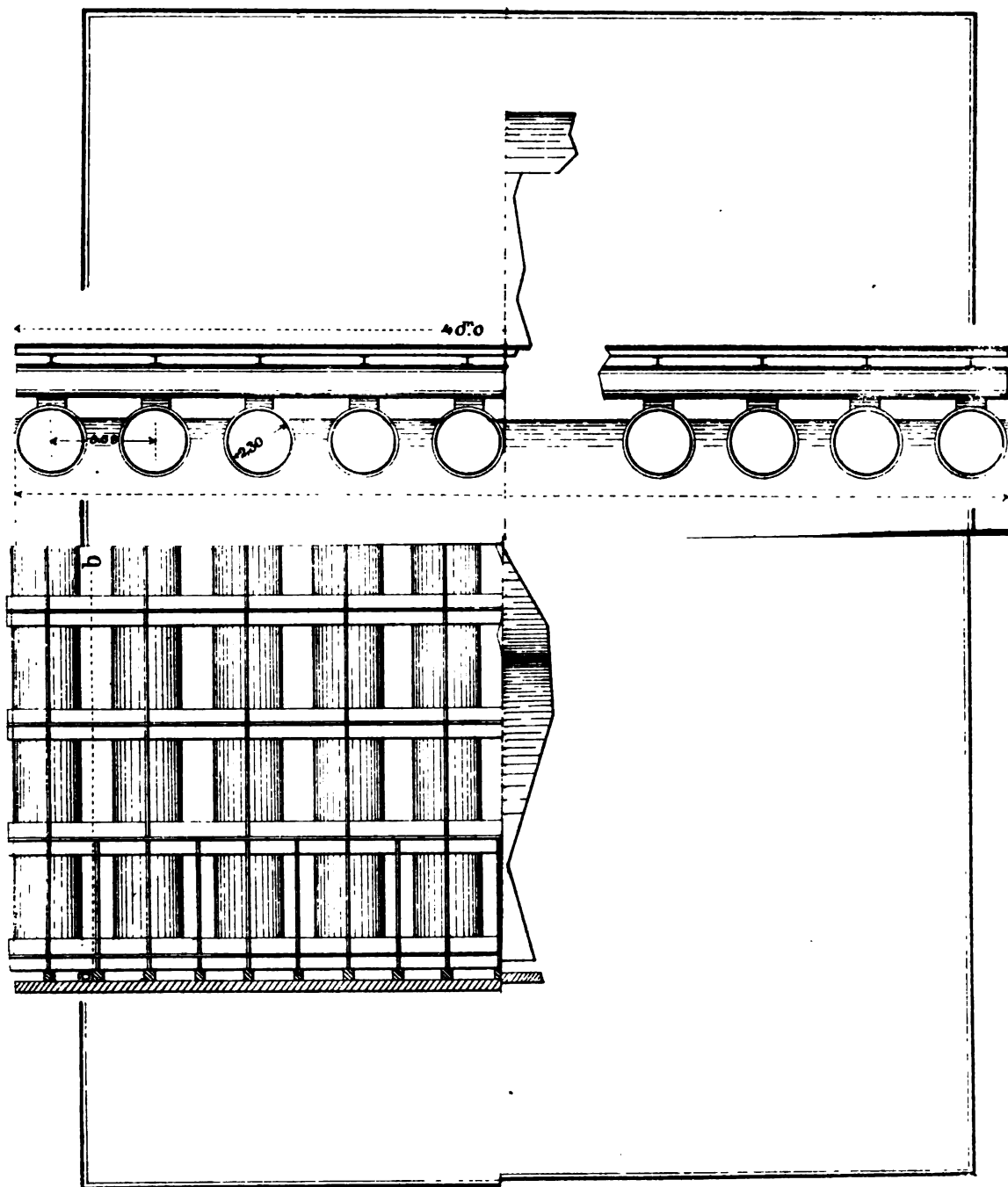
Esta carga total, dividida pelo peso de 1.000 litros ou 1.000 kilos dá $14^{m3},67325$, que divididos por $8^m,00$ (comprimento do tubo) dá uma área de $1^{m2},83415$.

Esta área comparada com $2^{m2},01062$, área correspondente ao circulo de $1^m,60$ de diametro, mostra que o tubo mergulha na carga maxima até 0,568 acima do eixo do tubo ou cerca de $^2/_3$ do diametro.

.Subtrahindo daquella carga total 2.575^k ou o valor da sobrecarga, acharemos pelo mesmo processo que o tubo mergulha até $0^m,326$ acima do eixo; a oscillação total do tubo nas posições extremas será de $0^m,568 - 0^m,326 = 0^m,242$.

Na fluctuante de $25^m,834$ de comprimento as cargas variam e sendo 12 o numero de tubos, teremos:

Agglomeração de povo nos passeios:

$\frac{250^k \times 3^m \times 25,^m834}{12} =$	$1.614^k,60$
Soalho $\frac{28^m472 \times 8,^m0 \times 78^k}{12} =$	$1.220^k,56$
Longarinas $\frac{23^k,8 \times 25,^m834 \times 5}{12} =$	$256^k,18$
Vigas transversaes $72,^k08 \times 8,^m00 =$	$571^k,84$
Idem mestras $\frac{137^k,070 \times 25^m,834 \times 3}{12} =$	$891^k,08$
Dois vagonetes carregados $\frac{2 \times 5000^k}{12} =$	$833^k,33$
Passadiços 13,333 $\frac{30000^k}{12} =$	$2.500^k,00$
Chapas e cantoeiras de ligação dos tubos ás vigas....................	$316^k,00$

Tubos, cantoeiras externas e internas e chapas de divisão.............	$4.340^k,69$
10 % de eventuaes para rebites etc. etc.	$1.254^k,42$
	$13.798,^k70$

Este peso corresponde a um volume d'agua de $13^{m3},79870$ deslocada pelo tubo, que sendo de $1^m,60$ de diametro, mergulhará então $0,^m475$ acima do eixo.

Deduzindo daquella carga $2.447^k, 93$ da sobrecarga, teremos a carga de $11.350^k,77$ ou a carga minima, em virtude da qual o tubo mergulha $0^m,263$ acima do eixo.

Será pois $0^m,475 - 0^m,263 = 0^m,212$ a differença ou oscillação do pontão entre as posições extremas relativas ao nivel d'agua.

Segue-se o calculo especificado das vigas acompanhado dos diagrammas explicativos.

VII

CALCULOS E DIAGRAMMAS JUSTIFICATIVOS DO PROJECTO

A) *Cáes fluctuante*

Vigas mestras — São seis vigas com $3^m,82$ de eixo a eixo e com o comprimento de 200 metros.

Consideremos o fluctuante sujeito á acção de uma onda de $1^m,35$ de altura e de $75^m,00$ de extensão, que o percorre no sentido do seu comprimento. No diagramma junto (n. 8), em que para ter-se idéa do conjunto, a onda está representada em duas escalas, sendo a horizontal de 1/1000 e a vertical de 1/100, veremos que das duas posições instantaneas extremas da mesma, a que maiores esforços desenvolve na estructura, é aquella em que a crista da onda coincide com o eixo do primeiro tubo.

De facto o cáes fluctuante fica sucessivamente dividido em secções de $75^m,00$, onde os esforços se fazem sentir em $37^m,50$ do baixo para cima (força de fluctuação) e em $37^m,50$ de cima para baixo (peso proprio e sobrecarga); a viga tenderá a romper-se em cada ponto de intersecção da linha da superficie da onda com a linha do nivel d'agua; e como essas secções são symetricas relativamente á crista e ao cavado da onda, segue-se que para a ruptura da viga em qualquer daquelles pontos concorrem os esforços exercidos na quarta parte da extensão da onda, de um lado para baixo e do outro para cima. Sendo assim é nas extremidades que se tem a somma

maior de segmentos tendentes a fazer fluctuar o systema, porque o ultimo tubo entra com toda a área, ao passo que nos outros pontos, metade da área pertence a uma secção, metade á outra.

Póde-se considerar, pois, a viga com um vão de 18^m,75, engastada numa extremidade e livre na outra, sujeita ás seguintes cargas concentradas resultantes, em cada centro de tubo, entre os pesos e as forças de fluctuação:

NUMERO DO TUBO	PESOS	FORÇAS DE FLUCTUAÇÃO	RESULTANTES	BRAÇOS DE ALAVANCA	MOMENTOS
	k	k	k	cm	cm.k
1º	+ 7 122,0	— 11 917,7	— 4 795,7	1875	— 8.991.937,5
2º	+ 7 122,0	— 11 856,9	— 4 734,9	1515	— 7.173.373,5
3º	+ 7 122,0	— 11 236,3	— 4 114,3	1155	— 4.752.016,5
4º	+ 7 122,0	— 10 297,6	— 3 175,6	795	— 2.524.602,0
5º	+ 7 122,0	— 8 907,4	— 1 785,4	435	— 776.649,0
6º	+ 7 122,0	— 7 507,2	— 385,2	80	— 30.816,0
		Momento total			24.249.394,5

A somma dos momentos dessas forças ou o momento flexante total maximo da viga, será na secção de engastamento, e o seu valor será, como acima se vê, 24.249.394, 5$^{cm \cdot k}$.

A força de fluctuação applicada no eixo de cada tubo foi calculada na parte correspondente a cada viga, levando em conta o volume d'agua deslocado no momento da passagem da onda.

O momento de resistencia necessario, suppondo as vigas de aço é:

$$24.249{,}394^{cm^3}$$

Foi adoptada a viga de 0^m,90 × 1^m,100 abaixo representada, cujo momento de inercia é:

$$I_1 = \frac{1}{12}(84{,}8\,(110^3 - 107^3{,}2) + 27{,}8\,(107^3{,}2 - 104^3) + 6{,}2\,(104^3 - 77^3{,}2) + 3\,77{,}2^3)$$

$$\begin{array}{llllll} 110^3 & = 1331000 & 107^3{,}2 & = 1231925 & 104^3 & = 1124864 \\ 107^3{,}2 & = 1231925 & 104^3 & = 1124864 & 77^3{,}2 & = 460099 \\ \hline & 99075 & & 107061 & & 664765 \end{array}$$

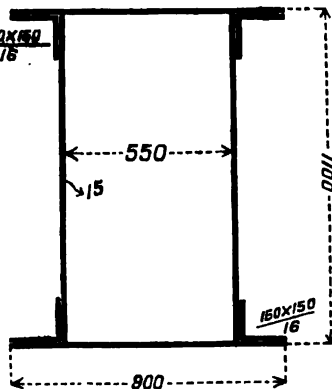
$$I_1 = \frac{1}{12}(84{,}8 \times 99075 + 27{,}8 \times 107061 + 6{,}2 \times 664765 + 3 \times 460099) = 1406641^{cm^4}$$

Momento de resistencia

$$W = \frac{2 \times I}{h} = 2 \frac{1406641}{110} = 25575^{cm^3},3$$

O momento pois da viga é superior de $1325^{cm^3},906$ ao necessario acima calculado.

Os esforços devidos ás cargas permanentes e moveis são pequenos em relação aos esforços da onda, segundo os quaes a viga foi calculada.

As vigas mestras, de accordo com a secção junto representada, pesarão por metro corrente :

Mesas — 2 chapas de $0^m,9 \times 0^m,0114$ a $98^k,28$	$196^k,56$
Almas — 2 idem $1^m,072 \times 0^m,015$ a $125^k,42$	$250^k,84$
Cantoeiras — 4 de $0^m,15 \times 0^m,15 \times 0^m,016$ a $35^k,70$ . .	$142^k,80$
Peso total por metro corrente	$590^k,20$

Longarinas — O vão das longarinas é de $3^m,59$ e o seu espaçamento de eixo a eixo $2^m,00$.

A secção de maior trabalho dessas vigas corresponde á area dos abrigos com 200^T de mercadorias; esta area sendo de $10^m,0 \times 40^m,0$ ou $400^{m^2},00$, teremos

$$\frac{200^T}{400^{m^2}} = 500^k,0 \text{ por } {}^{m^2}$$

para a sobrecarga e, como se vê no projecto junto (desenho n. 7 b), $44^k,00$ por m^2 para o peso proprio do abrigo; addicionando a isto $78^k,0$ por m^2 de soalho de pinho de $0^m,1$ de espessura, teremos

$$500^k + 44^k + 78^k = 622 \text{ por } m^2,$$

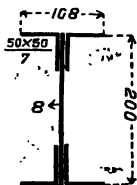
ou, por metro corrente de longarina,

$$622^k \times 2^m,00 = 1244 \text{ kilogrammas}$$

ou $12^k,44$ por centimetro corrente.

O momento maximo da viga será :

$$M_{max} = \frac{p \times l^2}{8} = \frac{12,44 \times 359^2}{8} = 200409^{cmk}$$

Empregando longarinas de aço, com 1000 kilogrammas por centimetro quadrado de coefficiente de resistencia, temos:

$$W = \frac{200409^{cmkg}}{1000^{kgcm^2}} = 200^{cm^3},409$$

para momento de resistencia necessaria.

A viga adoptada ao lado representada tem para momento de inercia:

$$I = \frac{1}{12}\,(10{,}8\,(20^3 - 18{,}6^3) \times 2{,}2\,(18{,}6^3 - 10^3)\;0{,}8\;10^3) -$$

$$- \frac{1{,}8}{2} \times 2{,}2\left(\frac{18{,}6 + 10^2}{2}\right) = 2066^{cm^4}$$

Momento de resistencia

$$W = \frac{2\;\;I}{20} = \frac{2 \times 2066}{20} = 206{,}65^{cm^3}$$

ou 6,24 mais que o exigido.

As longarinas pesam por metro corrente:

Cantoeiras — 4 de $0^m,05 \times 0^m,05 \times 0^m,007$ a $5^k,12$. .	$= 20^k,48$
Alma — Chapa de $0^m,20 \times 0^m,008 \times 7800^k$	$= 12^k,48$
Peso total por metro corrente	$32^k,96$

Vigas transversaes — A transmissão da carga nas vigas transversaes sendo indirecta e feita pelas longarinas, devemos calcular aquellas como vigas de $4^m,00$ de vão no centro do qual se apoia a longarina com uma carga composta de sobrecarga e do peso proprio daquella, assim:

$$2 \times 3^m,59 \times 622^k + 3^m,59 \times 32^k,96 = 4584^k,29$$

Tomando para peso proprio das vigas transversaes $49^k,00$ por metro corrente, temos para a carga total concentrada, que age no centro da viga:

$$2^m,0 \times 49^k + 4584^{kg},29 = 4682^{kgs},29$$

O momento maximo será:

$$M_{max} = \frac{p\;\;l}{4} = \frac{4682{,}29 \times 400^{cm}}{4} = 468{,}229^{cm\;kg}.$$

O momento de resistencia:

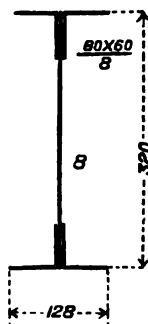
$$W = \frac{M_{max}}{R}\;\frac{468229^{cm.\,kg.}}{1000^{kg/cm^2}} = 468{,}229^{cm^3}$$

Suppondo a viga de aço com o coefficiente 1000. A viga adoptada tem para momento de inercia :

$$I = \frac{1}{12}\left(12,8\,(32^3 - 30,4^3) + 2,4\,(30^3,4 - 20^3) + 0,8 \times 20^3 - \right.$$

$$\left. - \frac{1}{2} \times 2,0 \times 2,4 \left(\frac{30,4 + 20}{2}\right)^2\right) = 8012,8^{cm^4}$$

O momento de resistencia é

$$W = \frac{2\,I}{h} = \frac{2 \times 8012,8^{cmkg}}{32} = 500,8^{m^3}$$

ou mais $32,5^{cm^3}$ além do exigido.

A viga, com a secção junto representada, pesará por metro corrente :

Cantoeiras — 4 de $0^m,06 \times 0^m,06 \times 0^m,008$ a $7,04^k$.	$= 28^{kg},16$
Alma — Chapa de $0^m,320 \times 0^m,008 \times 7800^k$	$= 19^{kg},97$
Peso total por metro corrente	$48^{kg},13$

B) PONTE FLUCTUANTE

Longarinas — O soalho de pinho de $0^m,1$ de espessura pesa $78^k,0$ por m^2 é supportado por cinco longarinas, cujo vão é $2^m,25$ e cujo espaçamento é de $1^m,9475$.

A carga permanente supportada por cada longarina é pois :

Soalho $1^m,9475 \times 2^m,25 \times 78^k$.	$= 341^{kg},788$
Sobrecarga $250^k \times 1^m,9475 \times 2^m,25$	$= 1095^{kg},468$
Total	$1437^{kg},256$

ou por centimetro corrente :

$$\frac{1437^k,256}{225} = 6^k,388$$

O momento devido á carga, permanente é :

$$M_1 = \frac{p\,l^2}{8} = \frac{6,388 \times 225^2}{8} = 40424^{cmkg},062$$

$$W_1 = \frac{M}{R} = \frac{40424,062}{1000} = 40,424^{cm^3}$$

suppondo a viga de aço.

Considerando no centro ainda mais uma sobrecarga de 2500^k temos:

$$M^2 = \frac{p\ l}{4} = \frac{2500^k \times 225^{cm}}{4} = 140625^{cmkg}$$

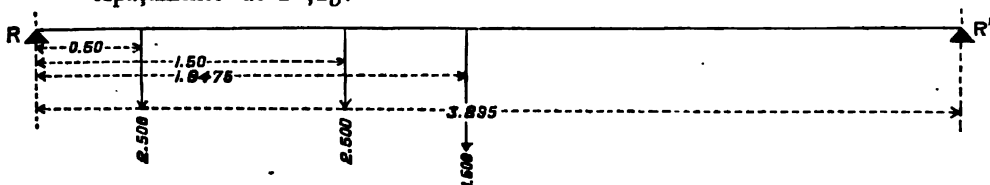
$$W_2 = \frac{140625}{1000} = 140^{cm^3},625$$

ou momento de resistencia será:

$$W = W_1 + W_2 = 40^{cm^3},424 + 140^{cm^3},625 = 181^{cm^3},049$$

A viga adoptada cuja secção está representada ao lado, é laminada e tem para momento de inercia 1759 e para momento de resistencia 185.

O seu peso por metro corrente é igual a 23^{kg},8.

Vigas transversaes — Estas vigas teem um vão de 3^m,895 e um espaçamento de 2^m,25.

Ellas supportam no centro o peso da longarina, que é:

Peso proprio por cm. corrente.	0^{kg},238
Sobrecarga por cm. corrente.	6^{kg},388
	6^{kg},626

a carga total será de

$$6^{kg},626 \times 2^{cm},25 = 1490^{kg},85$$

ou sejam 1500 kilogrammas.

A 0^m,50 e 1^m,50 do apoio esquerdo supportam bem o peso; transmittido pelos trilhos ou 2500 kilos cada um.

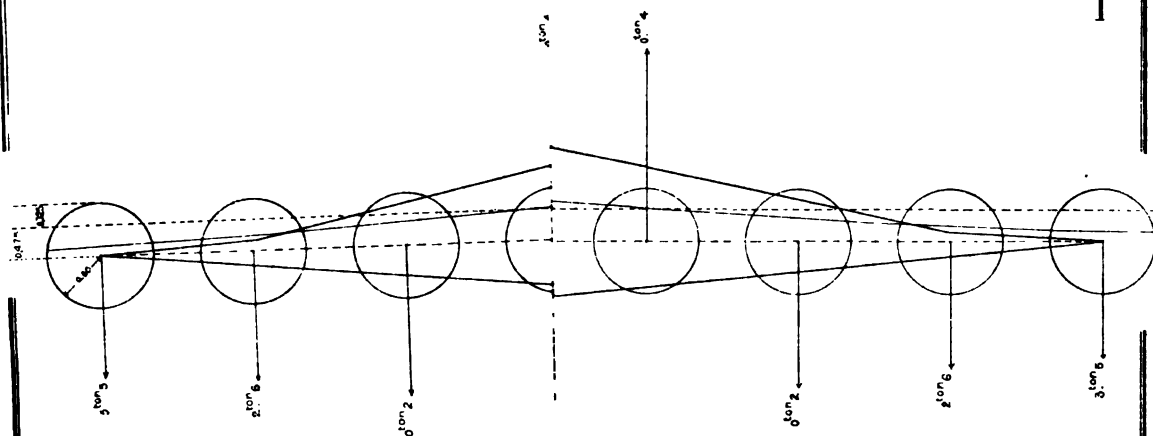
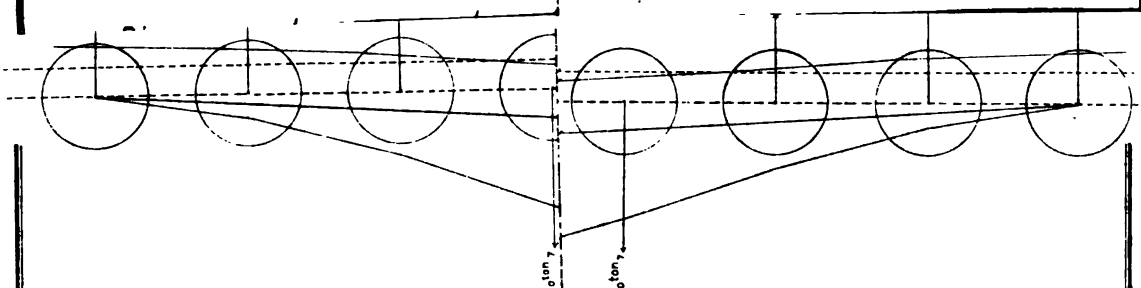
De accordo com o diagramma acima será a reacção:

$$R = \frac{2500^k \times 239^m,5 + 2500^k \times 339,5 + 1500^k \times 194,75}{389,5} = 4466^k$$

Os momentos maximos nos pontos de applicação das cargas serão:

$$M_A = 4466^k \times 50^{cm} \ldots\ldots = 223^{cmk},300$$

$$M_B = (4466^k - 2500^k)\ 150 + 2500^k \times 50^{cm} \ldots = 419^{cmk},900$$

$$M_C = (4466^k - 2 \times 2500^k)\ 194^{cm},75 \times 2500^k \times$$
$$\times\ 50 + 2500^k \times 150^{cm} \ldots\ldots = 396^{cmk},003$$

II
I
Escala das forças: 0.03 por ton.
« das extensões: 0.02 por m.tro
Digitized by Google

O maior é que soffre a viga no ponto B, ao qual corresponde o momento de resistencia:

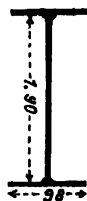
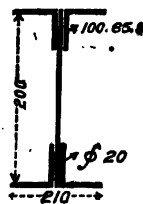
$$W = 419^{cm^3},900$$

Foi adoptada a viga com a secção junto representada com a resistencia

$$W = 436^{cm^3},077$$

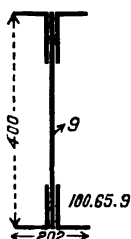
ou $16^{cm^3},177$ de mais que o exigido.

O peso por metro corrente dessas vigas é :

Cantoeiras — 4 de $0^m,10 \times 0^m,065 \times 0^m,009$ a $11^k,0$ . .	$44^k,0$
Alma Chapa de $0^m,2 \times 0^m,010$.	$15^k,6$
Peso total	$59^k,6$

Estas vigas são para os pontões de $21^m,00$ com 10 tubos; as que devem ser applicadas no pontão de $25^m,834$ são obrigadas, como se disse, a uma maior altura, de modo que teem de ficar com a altura de $0^m,40$ e assim foi adoptada a secção junto representada, com uma resistencia muito superior á necessaria.

Estas vigas pesam por metro corrente :

Cantoeiras de $0^m,10 \times 0^m,65 \times 0^m,009$ a $11^k,0$ . .	$= 44^k,00$
Alma chapa de $0^m,40 \times 0^m,009 \times 7800$.	$= 28^k,08$
Peso total por metro corrente	$72^k,08$

Vigas mestras — São tres vigas com o vão de $2^m,25$ e $3^m,895$ de espaçamento. As vigas mestras dos pontões foram calculadas para resistir aos esforços de uma onda de $0^m,60$ de altura e $25^m,834$ de comprimento, percorrendo a ponte no sentido do seu eixo longitudinal. Para isto foi desenhada sobre o pontão de $25^m,834$ a trochoide correspondente áquella onda e determinados os esforços supportados pelas vigas mestras devidos de um lado ás forças de fluctuação e do outro aos pesos proprios e sobrecargas; suppoz-se para isto o pontão com a carga maxima. Como se vê nos diagrammas junto (n. 11 e 11 A), determinaram-se as resultantes das diversas forças que actuam sobre cada tubo do pontão e assim acharam-se a resultante geral e o seu ponto de applicação pelo methodo graphico.

O momento flexante maximo no centro da viga corresponde ao caso de coincidir o centro do pontão com a crista da onda, diagramma n. 11, e é igual a 2.000.083.0^{cmkg}, sendo o momento de resistencia $2083{,}0^{cm^3}$.

Para os pontões de $21^{m}{,}00$ tomou-se a viga cuja secção vae ao lado representada.

O momento de inercia desta viga é:

$$I = \frac{1}{12}\left(16{,}6\,(40{,}8^3 - 36^3) + 14{,}6\,(36^3 - 33{,}6^3) +\right.$$

$$\left. + 3{,}4\,(33{,}6^3 - 18^3) + 1 \times 18^3\right) = 49605^{cm^4}{,}73$$

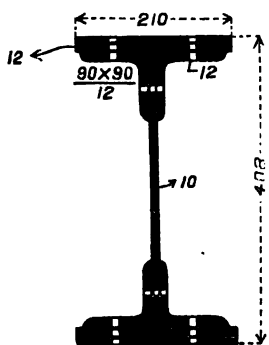
e o seu momento de resistencia:

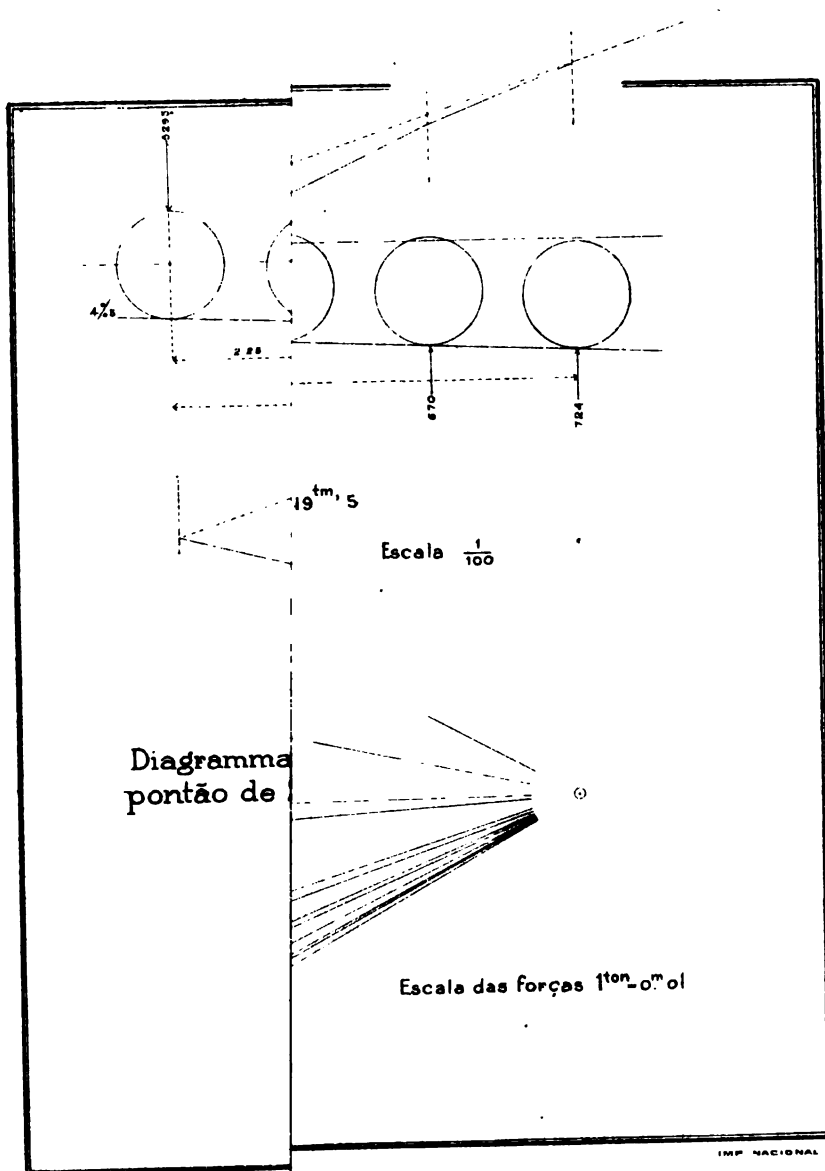
$$W = \frac{I}{h\frac{1}{2}} = \frac{49605^{cm^4}{,}73}{20{,}4} = 2431^{cm^3}$$

ou $348^{cm^3}{,}00$ mais do que o necessario.

O peso por metro corrente desta viga é o seguinte:

Mesas — 4 chapas de $0^{m}{,}21 \times 0^{m}{,}012 \times 7800^{k} \times 4$ . .	=	$78^{k}{,}63$
Almas — 1 idem de $0^{m}{,}360 \times 0^{m}{,}010 \times 7800^{k}$	=	$28^{k}{,}08$
Cantoeiras — 4 de $0^{m}{,}09 \times 0^{m}{,}09 \times 0^{m}{,}012$ a $15^{k}{,}8$.	=	$63^{k}{,}20$
		$169^{k}{,}91$

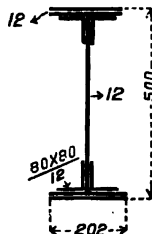
Para verificar se os esforços desenvolvidos na viga no momento do encalhe do pontão eram superiores a estes, foi desenhado o diagramma junto n. 12, foi considerado o instante em que, nas marés enchentes, o nivel d'agua tendo chegado perto do centro do tubo mais alto de um pontão encalhado e continuando a subir, faz levantar todos os outros, de maneira a ficar supportada metade do peso sobre o tubo acima referido encalhado e a outra metade sobre os outros tubos fluctuando.

Determinou-se a linha de nivel d'agua que corta os tubos de modo que o peso do volume de agua desloca da fosse igual á metade do peso total do pontão carregado. Foram avaliadas as forças de fluctuação correspondentes aos segmentos assim determinados, e os pesos proprios e as sobrecargas em cada tubo.

19tm, 5
Escala 1/100
670
724
Diagramma
pontão de
Escala das forças 1ton-0m01
IMP. NACIONAL

Assim achadas as resultantes correspondentes a cada tubo foi determinado pelo processo graphico o momento maximo que é :

$$M_{max} = 1,950,000^{cm.kg}$$

e por conseguinte inferior áquelle que é produzido pela onda $2083000^{cmkg},0$.

Para o pontão de $25^m,834$ foi adoptada pela necessidade de maior altura, como já se viu, a viga cuja secção vae representada, para resistir aos mesmos esforços.

O momento de inercia desta viga é :

$$I = \frac{1}{12} (16,2 (50^3 - 47,6^3) + 13,2 (47,6^3 - 45,2^3) +$$
$$+ 3,6 (45,2^3 - 31,6^3) + 1,2 \times 31,6^3 = 61600^{cm^4},230$$

O momento de resistencia será :

$$W = \frac{I}{\frac{1}{2} h} = \frac{61600^{cm^4},230}{25^{cm}} = 2464^{cm^3},0$$

ou $381^{cm^3},0$ mais do que o necessario.

O peso por metro corrente é :

Alma — $0^m,476 \times 0^m,012 \times 7800^k$.	=	$44^k,55$
Mesas — $0^m,202 \times 0^m,012 \times 7800^k,2$	=	$37^k,82$
Cantoeiras — $(0^m,08 \times 0^m,08 \times 0^m,012) \times 4$ a $13^k,9$	=	$55^k,60$
Peso total por metro corrente		$137^k,97$

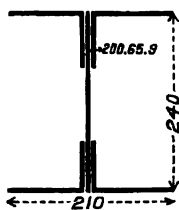
Passadiços — Os passadiços foram empregados afim de diminuir o comprimento dos pontões e dar maior flexibilidade á estructura da ponte.

São quatro de $10^m,00$ de comprimento e dois de $13^m,333$.

Foram todos compostos de tres vigas trapesoidaes sobre as quaes repousam tres vigas transversaes, em que se apoiam as longarinas. O calculo de resistencia foi feito para a carga permanente como no resto da ponte e mais o peso de um vagonete em cada linha com cinco toneladas.

O diagramma junto (desenho n. 10) mostra a distribuição dos esforços nas vigas mestras e as secções das bases e montantes que as constituem. As longarinas são as mesmas dos pontões. As vigas transversaes nos passadiços de $10^m,00$ são cinco com espaçamento de $2^m,45$ e nos passadiços de $13^m,333$, são seis com o espaçamento de $2^m,60$.

O vão em ambos os casos é de $3^m,895$ e o momento maximo a que teem de resistir as vigas é o mesmo calculado para as vigas transversaes dos pontões, nos quaes foi determinado o momento de resistencia :

200.65.9 240 210

$$W = 419^{cm^3},900$$

Adoptou-se, por causa das ligações com os pontões, uma viga de $0^m,24$ com a secção representada ao lado.

O seu peso por metro corrente é :

Alma — $0^m,24 \times 0^m,010 \times 7800^k$	$18^k,72$
Cantoeiras — (de $0^m,10 \times 0^m,065 \times 0^m,009$) 4 a 11^k. . .	$44^k,00$
Peso total por metro corrente	$62^k,72$

VIII

INSTALLAÇÃO EM TERRA

A planta junta, n. 7 A, representa a disposição do cáes e da ponte, e bem assim as installações em terra.

Os espigões que terminam nas pontas de Itaqui e Madeira encontram-se do lado da terra, formando um angulo de cerca de 45° ; entre elles estende-se, desde a baixa-mar minima até a preamar maxima, em terreno baixo e em geral coberto de mangue formando um triangulo cuja altura, entre aquellas duas linhas é de 1000^m e a base, contada na linha de baixa-mar, de $1400^m,0$.

O espigão da ponta de Itaqui, que é o mais alto, sobe até a cota $43^m,7$ acima do zero hydrographico da Sub-Commissão (cerca de $40^m,00$ acima do nivel medio) e desce depois até a garganta que o separa do outro espigão e pelo qual passa o traçado do ramal de Itaqui da Estrada de Ferro de S. Luiz a Caxias.

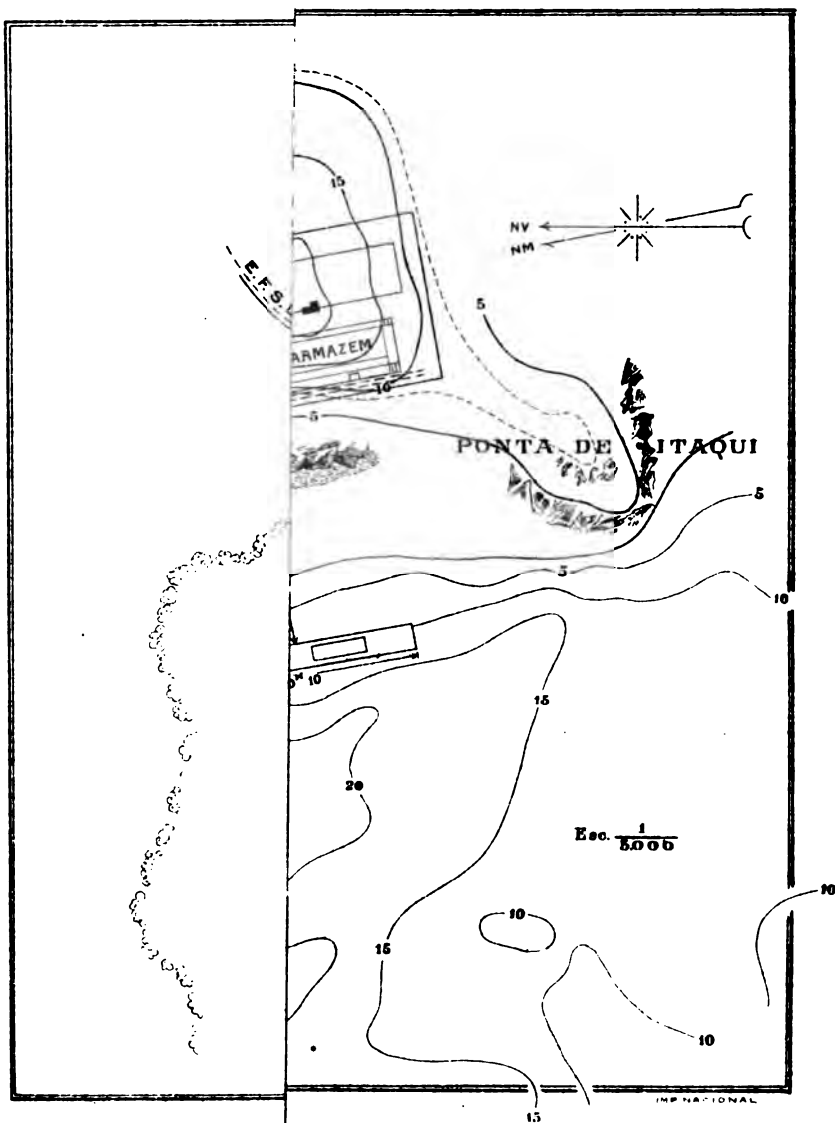
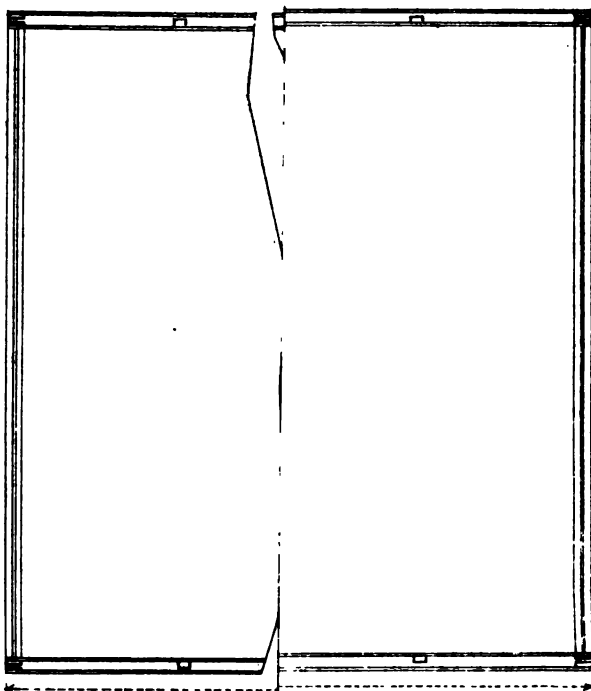
A esplanada dos armazens foi disposta com o eixo longitudinal parallelo ao cáes fluctuante e assim dividida :

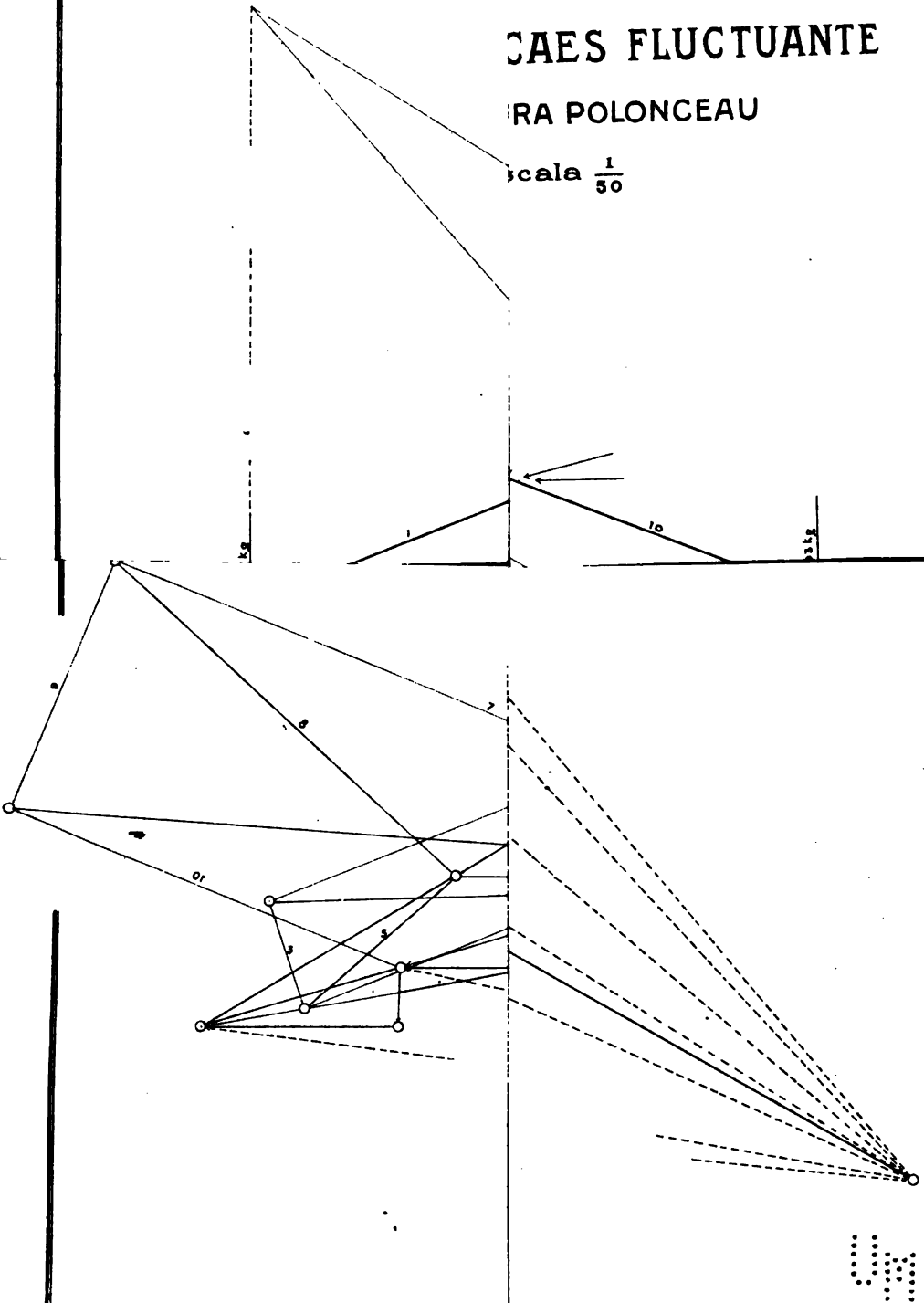
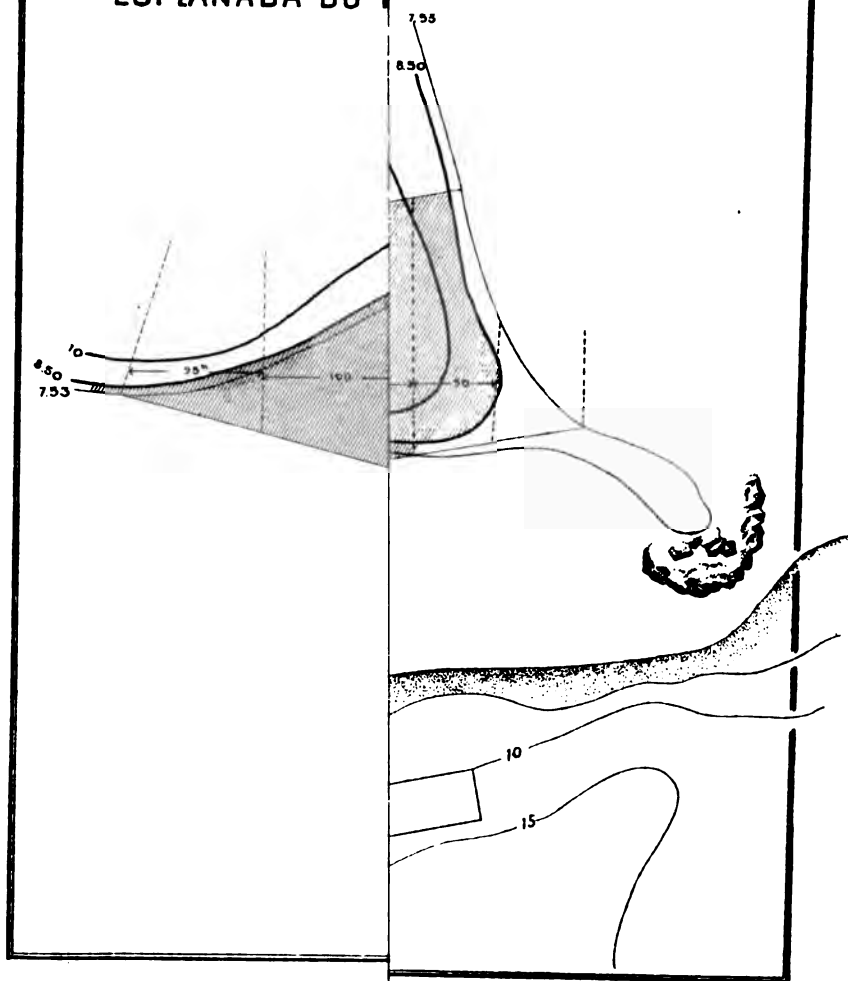
a) Avenida do cáes com 4 linhas de bitola de $1^m,00$ para a estrada de ferro e uma de guindastes ; estas linhas são cruzadas pelas que vêm, pela ponte, do cáes fluctuante, havendo na intersecção com cada uma dellas uma placa gyratoria para o movimento dos vagonetes.

b) Zona em que foram projectados dous armazens tendo cada um $30^m \times 80^m$, cercados de uma plataforma com a largura de $6^m,0$ do lado do cáes, $3^m,0$ do da Avenida de accesso e $4^m,0$ lateralmente.

PROJECTO D

GERAL DO PROJECTO

MA

ABRIGO DO CAES FLUCTUAN
Escala $\frac{1}{100}$

CAES FLUCTUANTE
RA POLONCEAU
scala $\frac{1}{50}$
1
10
7
8
9
5
3

0.35
3.50
0.80
0.55
0.50
1.20
0.72
2.40
P1
P2
P3
R
R1
R2
IMP. NACIONAL

ESPLANADA DO
7.55
8.50
10
8.50
7.53
10
15
IMPR. NACIONAL

Em seguida poderão ser construidos outros, quando fôr mais tarde necessario ; entre os dous armazens e no prolongamento do eixo da ponte fluctuante fica um edificio com 20^{m} × 10^{m} para a administração.

c) Avenida de accesso.

d) Zona destinada aos armazens externos.

e) Rua por detraz dos armazens externos.

A largura total é de 128^{m},00 assim dividida :

a) Avenida do cáes.	12^{m},00
b) Zona dos armazens.	36^{m},00
c) Avenida de accesso.	20^{m},00
d) Zona dos armazens externos . . .	40^{m},00
e) Rua	20^{m},00
	128^{m},00

Esta esplanada é cortada em angulo recto do lado direito, que é o da ponta de Itaqui ; do lado opposto, a partir da ponta do Tijuquinho, a linha extrema do aterro faz uma deflexão para a direita, afim de ir encontrar a linha locada da estrada de ferro, cuja tangente final foi desviada, como se vê na planta, afim de acompanhar a linha marginal da esplanada.

Como se vê na planta n. 13, a esplanada foi disposta na sua maior parte em corte, sendo de 174122^{m3},231, o volume total a excavar ; este foi o movimento de terras, que entrou no calculo do orçamento.

O aterro total é de 199360^{m3},231, sendo que a differença entre esses dous volumes deverá ser feita com emprestimos e por conta da estrada de ferro.

Foi reservado um terreno para os armazens do porto com 442^{m},3 de comprimento ao longo da Avenida de accesso ; ahi foi fechado este perimetro com uma normal á estrada de ferro, parallelamente á qual continúa aquella avenida com a largura de 20^{m},00 ; a estrada fica com uma faixa de 7^{m},00 de largura para as suas linhas até o gradil, que fecha os terrenos do porto.

A avenida de accesso e a rua que lhe fica parallela, posterior aos armazens externos, poderão ser depois prolongadas em linha recta, atravessando a estrada de ferro, para estabelecer a communicação do porto com o local mais apropriado, que existe em Itaqui para construcção de uma pequena cidade ; é a parte baixa que fica entre os espigões da ponta de Itaqui e da ponta da Madeira, cujo aterro até a cota da esplanada do cáes em nada prejudica a enseada, cujo fundo é mantido pelas correntes que atraz descrevemos.

Para este aterro existe terra franca e em condições de ser explorada economicamente por causa da sua altura e da sua posição, tanto no espigão da ponta de Itaqui, como na ponta da Madeira.

Tomando em consideração a falta de pedra em Itaqui, em vez de muralhas ou de enrocamentos, foi projectado para o aterro um revestimento feito de cimento armado até á cota da maré maxima.

Egualmente foi projectado de cimento armado o revestimento da rampa de encalhe dos pontões da ponte fluctuante.

Não parece inconveniente usar este material, pois as superficies a revestir nem sempre estarão em contacto com a agua do mar, caso que se dará sómente quando a maré estiver acima da média, sendo que o talude do aterro de certa altura em deante só raramente será banhado pelo mar.

IX

Orçamento

IX ORÇA

DESIGNAÇÕES	INDICAÇÃO DO CALCULO
Aço Cáes Fluctuantes	
TUBOS — Corpo do tubo	$\frac{3.1416}{4}$ × (2,30² − 2,28²) × 20m,0 × 56 × 7800k
1) Chapas de compartimentos dos estanques	$\frac{3.1416}{4}$ × 2,28² × 0m,01 × 6 × 56 × 7800k
2) Cantoeiras internas de ligação dos tubos e chapas .	(∟ 100×100×10) ×3.1416 (2m,28 −2 × 0m,0282) 6 × 56×14k,9
3) Cantoeiras externas de ligação dos tubos com as vigas	(∟ 0.10 0.012 0.15) 3.1416 (2m,30 + 2 × 0m,0282) × 12 × 56 × 22k,4.
4) Cantoeiras externas longitudinaes costuras dos tubos	(∟ 0.10 0.012 0.15) 20m,0 × 4 × 56 × 22k,4.
5) Cantoeiras circulares costuras dos tubos	(∟ 0.10 0.012 0.15) 3.1416 (2,3 +2 ×0m,0282) ×4 × 56 × 22k,4.
6) Chapas de ligação dos tubos com as vigas	(0.498, 0.98, R=2.50) [0m,98 × 0m,498 − 0m²,0705 (segmento)]0,012 ×12 × 56 × 7800k
7) Cantoeiras de ligação das chapas as vigas	(∟ 0.10 0.012 0.15) 0m,98 × 12 × 56 × 22k,4.
8) Chapas horizontaes de ligação das chapas (6) com as mesas inf. das vigas mestras	0m,98 × 0m,9 × 0m,012 × 6 × 56 × 7800k
VIGAS MESTRAS:	
1) Vigas	590k,20 × 200m,00 × 6.
2) Cantoeiras de ligação das almas.	(∟ 0.15 0.015 0.15) 1m,030 × 1296 × 31k,4.
3) Cantoeiras para as defensas	(∟ 0.08 0.01 0.12) 4200m,00 × 14k,9.

MENTO

QUANTIDADES		UNIDADES	PREÇOS DE UNIDADES	IMPORTANCIAS	
PARCIAES	TOTAES			PARCIAES	TOTAES
628.490k,903	—	—	—	—	
107.002,634	—	—	—	—	
34.973,017	—	—	—	—	
111.433,865	—	—	—	—	
100.352,000	—	—	—	—	
37.144,622	—	—	—	—	
26.262,932	—	—	—	—	
14.751,744	—	—	—	—	
27.738,547	—	—	—	—	
708.240,000	—	—	—	—	
41.915,232	—	—	—	—	
62.580,000	—	—	—	—	

DESIGNAÇÕES	INDICAÇÃO DO CALCULO
VIGAS TRANSVERSAES :	
1) Vigas	$56 \times 20^{m},0 \times 48^{k},13$.
LONGARINAS :	
1) Vigas	$11 \times 200^{m},00 \times 32^{k},96$.
2) Talas de ligação	$0^{m},2 \times 0^{m},18 \times 0^{m},01 \times 1188 \times 7800^{k}$.
POSTES DE AMARRAÇÃO :	
1) Ferro em I para prender os 14 postes espaçados de 30m,00.	(I 0.30) $3^{m},80 \times 28 \times 53^{k},80$.
2) Ferros em I para prender os 14 postes espaçados de 30m,00.	(I 0.30) $0^{m},53 \times 28 \times 53^{k},80$.
3) Cantoeiras	(L 0.08 × 0.08, 0.01) $0^{m},30 \times 224 \times 7^{k},04$.
4) Cantoeiras	(L 0.10 × 0.10, 0.01) $3^{m},30 \times 28 \times 14^{k},90$.
5) Ferros chatos	(0.01 / 0.10) $3^{m},3 \times 0^{m},1 \times 0^{m},1 \times 28 \times 7800^{k}$.
6) Cantoeiras	(L 0.15 × 0.15, 0.016) $1^{m},04 \times 56 \times 35^{k},70$.
7) Cantoeiras para as defensas	(L 0.10 × 0.10, 0.008) $166^{m},50 \times 8^{k},93$.
CONTRAVENTAMENTO DAS VIGAS MESTRAS :	
1) Ferros chatos	$3^{m},3 \times 0^{m},10 \times 0^{m},010 \times 280 \times 7800^{k}$.
2) Cantoeiras	(L 0.10 × 0.10, 0.01) $3^{m},30 \times 280 \times 14^{k},90$.

QUANTIDADES		UNIDADES	PREÇOS DE UNIDADES	IMPORTANCIAS	
PARCIAES	TOTAES			PARCIAES	TOTAES
53.905,600	—	—	—	—	
72.512,000	—	—	—	—	
3.335,904	—	—	—	—	
5.724,320	—	—	—	—	
798,392	—	—	—	—	
473,088	—	—	—	—	
1.376,760	—	—	—	—	
720,720	—	—	—	—	
2.079,168	—	—	—	—	
1.486,845	—	—	—	—	
7.207,200	—	—	—	—	
13.767,600	—	—	—	—	

DESIGNAÇÕES	INDICAÇÃO DO CALCULO
PRISÃO DAS LONGARINAS DA LINHA :	
Cantoeiras	(0.055 0.008 0.055) $0^m,128 \times 7104 \times 6^k,42$.
Correntes para ancoragem.	$872^m,00 \times 9^k,00$.
LINHAS :	
Trilhos Vignole para linha de vagonetes.	$1.920^m,00 \times 27^k,00$.
» » » guindastes.	$800^m,00 \times 60^k,00$.
Longarinas para apoio dos trilhos	$200^m,00 \times 0^m,20 \times 0^m,10 \times 8$.
APPARELHAMENTO :	
2 Guinchos electricos para as correntes de ancoragem	—
4 Guindastes electricos de cáes.	—
12 Vagonetes	—
14 Postes de amarração de madeira	—
Soalho.	$200^m.00 \times 20^m,00 \times 0^m,10$.
DEFENSOR DE MADEIRA :	
Peças verticaes.	$1^m,60 \times 0^m,30 \times 0^m,30 \times 224$.
» horizontaes.	$200^m,0 \times 1^m,72 \times 0^m,30 \times 2$.
ABRIGOS :	
Columnas que supportam as tesouras	(0.055 0.007 0.12) $422,7 \times 13^k,0 \times 2$.
Ossatura das paredes	(0.055 0.007 0.065) $57^m,20 \times 7^k,05 \times 2$.
Chapas para contraventamento	$0^m,06 \times 0^m,006 \times 392^m,0 \times 7800^k \times 2$.
Tesouras com $10^m,0$ de vão livre	$9 \times 2 \times 220^k,00$.
Cantoeiras para apoio das tesouras	$18 \times 3^k,00 \times 2$.
Chapas de junção para as tesouras	$18 \times 3^k,00 \times 2$.
Cantoeiras para os ferros em U.	$(60 \times 60 \times 8)$.

QUANTIDADES		UNIDADES	PREÇOS DE UNIDADES	IMPORTANCIAS	
PARCIAES	TOTAES			PARCIAES	TOTAES
5.837,783	—	—	—	—	
7.848,000	2.077.958,876	Kilogrammas	$400	831:183$550	
51.840,000	—	—	—	—	
48.000,000	99.840,000	Kilogrammas	$105	14:976$000	
—	32,000	M³	90$000	2:880$000	
—	2	Um	2:000$000	4:000$000	
—	4	»	6:800$000	27:200$000	
—	12	»	400$000	4:800$000	
—	14	»	30$000	420$000	
—	400m³,000	M³	120$000	48:000$000	
34,675	—	—	—	—	
206,400	241m³,075	M³	90$000	21:696$750	
11.243,200	—	—	—	—	
806,520	—	—	—	—	
2.202,472	—	—	—	—	
3.960,000	—	—	—	—	
108,000	—	—	—	—	
108.000	—	—	—	—	
168,000	—	—	—	—	

DESIGNAÇÕES	INDICAÇÃO DO CALCULO
Terças.	(0.038 / 0.0042 / 0.05 / 0.038) $480^m,0 \times 3^k,37 \times 2$.
Cobertura de zinco	(Folhas de $0^m,001$ peso $7^k,2$ por m^2) $5^m,6 \times 40^m,0 \times 2 \times 2$.
Ripas	—
Ponte Fluctuante	
1) Tubos	$\frac{3,1416}{4}$ $(1^2,60-1^2,50)$ $8^m,00 \times 7800^k \times 52$
2) Chapas estanques	$\frac{3,1416}{4}$ $1,58^2 \times 0^m,01 \times 7800^k \times 3 \times 52$.
3) Cantoeiras circulares internas para ligações das chapas	(0.0d / 0.10 / 0.0u) $3,1416\ (1^m,58-2\ 0^m,0234)\ 3 \times 52 \times 11^k,8$.
4) Cantoeiras circulares externas para ligação dos tubos ás vigas.	(0.10 / 0.012 / 0.10) $3,1416\ (1^m,60-2\ 2,029)\ 6 \times 52 \times 17^k,7$.
5) Chapas de ligação dos tubos ás vigas mestras dos pontões de $21^m,00$.	(0.281 / 0.70 / 0.02 / R=0.802) $(0^m,7 \times 0^m,281 - 0^{m2},0375)$ $0^m,012 \times 7800^k \times 3 \times 10 \times 4$
6) Chapas de ligação dos tubos ás vigas mestras nos pontões de $25^m,834$	(0.281 / 0.70 / 0.02 / R=0.802) $(0^m,7 \times 0^m,481 - 0^{m2},0375)$ $0^m,012 \times 7800^k \times 12$.
7) Chapas horizontaes	$0^m,7 \times 0^m,21 \times 0^m,010 \times 3 \times 52 \times 7800^k$
8) Cantoeiras de ligação das chapas 5 e 6 com 7. . .	(0.10 / 0.012 / 0.10) $0^m,7 \times 17^k,7 \times 6 \times 52$.
9) Cantoeiras de contraventamento dos tubos	(0.10 / 0.012 / 0.10) $1^m,676 \times 17^k,7 \times 3 \times 94$.
10) Ferros chatos de contraventamento dos tubos. . .	$0^m,1 \times 0^m,01 \times 1^m,676 \times 7800^k\ 282$.

QUANTIDADES		UNIDADES	PREÇOS DE UNIDADES	IMPORTANCIAS	
PARCIAES	TOTAES			PARCIAES	TOTAES
3.235,200	21.577,392	Kilogrammas	$400	8:630$956	
—	896m²,000	M²	1$600	1:433$600	
—	1m³,208	M³	120$000	144$960	965:365$816
162.082k,432	—	—	—	—	
23.857,464	—	—	—	—	
8 866,583	—	—	—	—	
28.764,926	—		—	—	
1.788,134	—	—	—	—	
336,061	—	—	—	—	
1.788,696	—	—	—	—	
3.865,680	—	—	—	—	
8.365,586	—	—	—	—	
3.686,530	—	—	—	—	

DESIGNAÇÕES	INDICAÇÃO DO CALCULO
VIGAS MESTRAS :	
1) Pontões de $21^{m},0$ (vigas de $0^{m},408$)	$21^{m},00 \times 169^{k},91 \times 3 \times 4$.
2) » » $25^{m},834$ (vigas de $0^{m},5$)	$25^{m},834 \times 137^{k},97 \times 3$.
3) Talas de ligação das vigas (1)	$0^{m},335 \times 0^{m},20 \times 0^{m},01 \times 7800^{k} \times 96$.
4) » » » » » (2)	$0^{m},475 \times 0^{m},20 \times 0^{m},01 \times 7800^{k} \times 24$.
VIGAS TRANSVERSAES :	
1) Pontões de $21^{m},00$ (vigas de $0^{m},20$).	$8^{m},00 \times 59^{k},60 \times 10 \times 4$
2) » » $25^{m},834$ (» » $0^{m},40$).	$8^{m},00 \times 72^{k},08 \times 12$.
LONGARINAS :	$21^{m},0 \times 4 \times 25^{m},75 \times 5 \times 23^{k},8$.
Quatro passadiços de $10^{m},0$	
1) Cantoeiras de $65 \times 100 \times 11$	$6 \times 13^{k},3 \times 10^{m},0 \times 4$.
2) Ferros em U.	[0.038 / 0.007 / 0.005 / 0.05] $0^{m},9 \times 5^{k},55 \times 12 \times 4$.
3) » chatos	$3^{m},43 \times 0^{m},12 \times 0^{m},15 \times 7800^{k}$ 12×4.
4) » redondos de 0,03 de diametro	$3^{m},33 \times 5^{k},513 \times 3 \times 4$.
5) Vigas transversaes de 0,24 de altura	$8^{m},00 \times 62^{k},72 \times 5 \times 4$.
6) Longarinas de 0,19 de altura	$10^{m},0 \times 23^{k},80 \times 5 \times 4$.
Dous passadiços de 13,333	
1) Cantoeiras	[0.08 / 0.01 / 0.120] $13^{m},333 \times 14^{k},9 \times 6 \times 2$.
2) Ferros em U.	[0.045 / 0.006 / 0.08] $1^{m},0 \times 8^{k},6 \times 12 \times 2$.
3) » chatos ($0^{m},120$ $0,^{m}015$)	$4^{m},55 \times 14^{k},04 \times 12 \times 2$.
4) » redondos (diametro $0^{m},065$)	$25^{k},883 \times 4^{m},44 \times 3 \times 2$.
5) Vigas transversaes de $0^{m},24$ de altura.	$8^{m},00 \times 62^{k},72 \times 6 \times 2$.
6) Longarinas de 0,19 de altura	$13^{m},333 \times 23^{k},8 \times 5 \times 2$.
Cantoeiras que prendem as vigas de apoio dos trilhos.	[0.055 / 0.008 / 0.055] $(72 \times 0^{m},210 \times 12 \times 0^{m},209)$ $4 \times 4 \times 6^{k},42$.

QUANTIDADES		UNIDADES	PREÇOS DE UNIDADES	IMPORTANCIAS	
PARCIAES	TOTAES			PARCIAES	TOTAES
42.817,320	—	—	—	—	
10.692,950	—	—	—	—	
501,696	—	—	—	—	
177,840	—	—	—	—	
19.072,000	—	—	—	—	
6.919,680	—	—	—	—	
13.060,250	—	—	—	—	
3.192,000	—	—	—	—	
239,760	—	—	—	—	
2.311,545	—	—	—	—	
220,299	—	—	—	—	
10.035,200	—	—	—	—	
4.760,000	—	—	—	—	
2.383,940	—	—	—	—	
206,400	—	—	—	—	
1.533,168	—	—	—	—	
689,523	—	—	—	—	
6.021,120	—	—	—	—	
3.173,254	—	—	—	—	
1.810,748	—	—	—	—	

DESIGNAÇÕES	INDICAÇÃO DO CALCULO
Cantoeiras que fixam aos tubos as quilhas de encalhe. . .	(0.010, 0.012, 0.15) $8^m,0 \times 22^k,4 \times 40 \times 2$.
CONTRAVENTAMENTO DAS VIGAS MESTRAS :	
Ferros redondos (diametro $0^m,03$)	$6^m,0 \times 5^k,513 \times 84$.
» chatos ($0^m,1 \times 0^m,001$)	$3^m,0 \times 7^k,80 \times 188$.
Trilhos para as linhas de vagonetes	$706^m,00 \times 27^k,4$.
Correntes para ancoragem.	$110^m,00 \times 9^k,00$.
Quilhas de encalhe couçoeiras de pinho	$8^m,0 \times 0^m,15 \times 0^m,10 \times 80$.
Vigas de apoio dos trilhos.	$176^m,5 \times 0^m,2 \times 0^m,10 \times 4$.
Soalho.	$176^m,5 \times 0^m,00 \times 0^m,10$.
Estacas para apoio da chapa de cimento armado na rampa	$1^m,80 \times 0^m,3 \times 0^m,3 \times 2 \times 124$.
Gradil da ponte.	$353^m,00$.
OBRAS EM TERRA	
Encontro da ponte	—
Pilares para ancoragem.	—
Armazens.	$30^m,00 \times 80^m,00 \times 2$.
Casa da administração	$20^m,00 \times 10^m,00$.
Revestimento do cimento armado no aterro da rampa.	—
EXPLANADA :	
Excavação em terra	—
LINHAS :	
Trilhos para os vagonetes.	$3.480^m,00$ de trilhos a $27^k,0$.
» » » guindastes.	$600^m,00 \times 60^k,00$.
Placas gyratorias	—
Installação de agua potavel	—
» » exgottos.	—
» electrica	—
Guindastes electricos nos armazens.	—
» » no cáes.	—

QUANTIDADES		UNIDADES	PREÇOS DE UNIDADES	IMPORTANCIAS	
PARCIAES	TOTAES			PARCIAES	TOTAES
14.336,000	—	—	—	—	
2.778,552	—	—	—	—	
4.399,200	394.734,537	Kilogrammas	$400	157:893$815	
19.062,000	—	»	$150	2:859$300	
990,000	—	»	$400	396$000	
9.600	—	—	—	—	
14,120	23m³,720	M³	90$000	2:134$800	
—	141,200	M³	120$000	16:944$000	
—	40,176	M³	90$000	3:615$840	
—	353,000	m. corte	40$000	14:120$000	197:963$755
85.022	—	—	—	—	
18,750	103.772	M³	50$800	5:271$618	
4 800.000	—	—	—	—	
200,000	5.000,000	M³	100$000	500:000$000	
—	5.954,370	M³	15$000	89:315$550	
—	174.122,231	M³	1$000	174:122$231	
93.960,000	—	—	—	—	
36.000,000	129.960k,000	Toneladas	150$000	19:494$000	
—	14	Uma	500$000	7:000$000	
—	380,000	m. corte	50$000	19:000$000	
—	380,000	» »	60$000	22:800$000	
—	—	—	—	100:000$000	
—	2	Um	6:800$000	13:600$000	
—	2	»	6:800$000	13:600$000	964:203$399

DESIGNAÇÕES	INDICAÇÃO DO CALCULO
RESUMO	
Cáes fluctuante.	—
Ponte fluctuante	—
Obras em terra	—
Somma.	—
Eventuaes 10 %.	—
Somma.	—
Beneficio e administração 10 %	—
Total geral	—

QUANTIDADES		UNIDADES	PREÇOS DE UNIDADES	IMPORTANCIAS	
PARCIAES	TOTAES			PARCIAES	TOTAES
—	—	—	—	—	965:365$816
—	—	—	—	—	197:963$755
—	—	—	—	—	964:203$399
—	—	—	—	—	2.127:532$970
—	—	—	—	—	212:753$297
—	—	—	—	—	2.340:286$267
—	—	—	—	—	234:028$626
—	—	—	—	—	2.574:314$893

X

CONCLUSÃO

Importa, pois, de accôrdo com o capitulo anterior, em 2.574:314$893 o custo total das obras a executar no porto de Itaqui, de conformidade com o projecto ora apresentado.

A média do valor da importação estrangeira no quinquennio de 1902 a 1906 é de 7.834:132$ e a importancia dos 2% em ouro sobre esta quantia produz annualmente (ouro, 156:682$640), importancia esta mais que sufficiente para o serviço de juros e amortização de um emprestimo que se realizar para este fim.

Conclue-se, pois, que nestas condições póde ser realizado este melhoramento.

PORTO DE CORUMBÁ

Estado de Matto Grosso

Officio n. 886 — 16 de dezembro de 1908 — do Dr. Francisco de Paula Bicalho ao Ministro da Viação:

Junto passo ás mãos de V. Ex. um relatorio, orçamento e projecto para o melhoramento do porto de Corumbá, organizados pelo engenheiro Alfredo Lisbôa de accôrdo com as instrucções por mim dadas e baseados nos estudos feitos pelo engenheiro João Felix Peixoto de Azevedo, chefe da commissão nomeada para tal fim.

Como a differença do nivel d'agua naquelle porto é de cerca de 6,m8 entre os maximos de cheias e seccas, tornava-se difficil projectar cáes ordinarios que pudessem bem servir naquelles dois extremos.

Seria o caso para um cáes metallico fluctuante se o rio não fosse alli tão raso.

O alvitre adoptado parece a solução mais conveniente, pois o carregamento e descarga dos navios procedentes de jusante da cidade e que demandam de maior calado poderão ser feitos pelos guindastes dos cáes de atracação, não obstante as alturas em que fiquem os navios abaixo do terrapleno do porto.

Quanto á pequena navegação de montante poderá ser servida pelo cáes em rampa, encostando a embarcação no degráo, que possa ser attingido em cada estado de nivel d'agua no rio.

Como a madeira de dimensões apropriadas é difficil de obter e custa caro em Corumbá, o systema empregado de cimento armado e muralha de contrafortes parece o mais economico.

Quanto á dragagem, para aprofundar o porto, é desnecessaria, porque os bancos e estorvos que embaraçam a navegação são muitos ao longo do rio Paraguay e não podem ser eliminados sem consideravel dispendio, que a importancia do trafego não poderá compensar.

Mesmo reduzido a seu minimo, o melhoramento do porto não custará muito menos que o orçado, 1.800:000$, como consta do relatorio e orçamento juntos.

Não tenho dados sufficientes para calcular a renda provavel do porto: pelos mappas da Estatistica Commercial o valor official da importação alli póde ser arbitrado em cerca de 3.600 contos e o respectivo peso bruto em 9.000 toneladas.

Com estes elementos a renda bruta do porto pela importação estrangeira póde ser avaliada em 80 contos por anno.

Admittindo outro tanto para a exportação e para a cabotagem, teriamos o total de 160 contos por anno ou provavelmente 100 contos de renda liquida para fazer face ao juro e á amortização de um capital de 1.800 contos, que exigirão provavelmente 126 contos annualmente.

Como foi dito acima, todo este calculo é de mera estimativa e sujeito a sensiveis divergencias e a realidade será provalvemente mais desfavoravel.

Quer isto dizer que tal emprehendimento será um pouco oneroso para os cofres federaes, mas justificavel como um auxilio prestado pela União a um dos Estados mais pobres da Federação e cuja prosperidade é das mais pesadas pela sua situação geographica.

Não se achando ainda em effectividade a Caixa Geral de portos, creada pelo Decreto n. 6369 de 14 de fevereiro de 1907, a realização deste melhoramento depende de recursos autorisados pelo Congresso, que poderia mandar vigorar para o exercicio proximo futuro o credito ora aberto para aquelle porto e complementar á verba no exercicio vindouro.

Relatorio, orçamento e projecto para melhoramento do porto de Corumbá

PELO ENGENHEIRO ALFREDO LISBÔA

Incumbido de organizar um plano de melhoramentos para o porto de Corumbá, baseado nos estudos effectuados pela Sub-Commissão a cargo do engenheiro João Felix Peixoto de Azevedo, venho submetter a V. Ex. um projecto de cáes, que, a meu ver, satisfaz de um modo economico e pratico não só ás condições locaes de profundidades e regimen do rio Paraguay junto á cidade, como tambem á navegação que actualmente se faz a jusante desta localidade até Montevidéo e a montante della até á capital do Estado de Matto Grosso.

A cidade de Corumbá está edificada sobre uma elevação á margem direita do rio Paraguay na extensão de cerca de 1.200 metros; este rio tem ahi de 280 a 350 metros de largura, contados entre as linhas d'agua em extrema estiagem, com profundidades variaveis até o maximo de 6 metros; o canal com 2 a 5 metros de fundo, nas aguas mais baixas, corre á distancia de 40 a 60 metros da margem opposta á cidade, ao passo que á distancia de

cerca de 50 metros, em média da linha de estiagem da margem direita, as alturas d'agua correspondentes vão de 1 a 3 metros de jusante para montante, na extensão de pouco mais de 300 metros.

Eleva-se a 6.^{m}8 a differença de nivel entre a maior cheia fluvial, occorrida em 20 de maio de 1905 (na cota 98,^{m}735), e a extrema estiagem observada em 31 de agosto de 1887 (cota 91,^{m}934).

O porto de Corumbá é a divisoria que separa a navegação do curso inferior do rio da do curso superior; é lá que se opera de facto a baldeação ou traspasse das mercadorias das embarcações de um systema para as do outro, ou a sua carga e descarga dos armazens ou para os armazens.

Os vapores que estabelecem communicações, rio abaixo, com Montevidéo, não podem ter calado superior de 8 a 9 pés, limitado, como está, pelas reduzidas alturas d'agua que em muitos pontos offerece o alveo fluvial durante a estiagem; ao passo que as embarcações que navegam, rio acima, até a capital do Estado de Matto Grosso são de fundo chato e calam no maximo apenas um metro d'agua.

Para satisfazer a taes condições, julguei que conviria adoptar typos de cáes adequados aos dois systemas de navegação; e o fiz, tendo em vista não sómente as observações feitas sobre os diversos estudos do nivel d'agua em Corumbá, como tambem as dimensões dos novos vapores adquiridos ou encommendados pelo Lloyd Brazileiro.

Considerando por outro lado a escassez de materiaes de construcção de boa qualidade e a carestia da mão de obra na localidade, adoptei quasi exclusivamente o cimento armado na estructura das alvenarias de ambos os typos. Sómente não podendo este systema de construcção ser executado senão a secco, é elle applicado na superstructura, a partir da cota 93, isto é, a 1^{m},265 acima do nivel de extrema vasante; sendo que desde o sólo, que é de argila compacta, até essa altura é construida uma base de concreto, que poderá ser executada *in situ* ou formada de pequenos blocos artificiaes.

No projecto a navegação do curso inferior é servida por um trecho de cáes de 100 metros, em 2^{m},0 ou mais de altura d'agua na extrema estiagem observada, trecho este que poderá ser no futuro prolongado por mais 104 metros em linha recta, com 2 a 3 metros d'agua no minimo.

A superstructura é uma muralha de cimento armado com paramento exterior de 1/10, sendo o cimento armado composto de folhas de ferro estirado (metal déployé), fixadas sobre um systema de duplo T e cantoeiras de ferro e de concreto; a parede é reforçada por contrafortes da mesma estructura; superiormente corre um estrado de cimento armado, formando corpo com a muralha e recebendo o capeamento de cantaria,

cujo coroamento está á cota 100, ou nivel do terrapleno, formado de terra argillosa, que deve ser bem socada atraz da muralha; a superstructura tem assim 7 metros de altura.

No meio desse trecho do cáes dispõe-se a construcção de maneira a receber uma escada de pedra, e nella são collocados 4 bollards, reforçando-se convenientemente a muralha no logar de cada bollard, de maneira a permittir a sua fixação.

Quanto á navegação do curso superior, é ella attendida por um trecho de cáes com 80 metros de extensão e altura d'agua de 1 a 2 metros na extrema vasante, podendo no futuro ser prolongado sobre fundos de $0^m,5$ a $1^m,0$ na extensão de 48 metros.

A superstructura consiste em um cáes em rampa de 1:3, e degráos construidos por um processo analogo ao que recentemente tem sido applicado com grande exito na Hollanda pelo Eng. Muraet, no revestimento de dunas e de diques de protecção contra a invasão do mar.

Sobre o aterro, convenientemente socado e rampa com a inclinação de 1:3, será collocada a camada de cimento armado, disposta superiormente em degráos, e em secções separadas por banquetas, tambem de cimento armado, de $0^m,4$ de largura e declive de 1:3. A largura total do cáes em rampa é, segundo a projecção horizontal de 21 metros, contados da aresta exterior do massiço das fundações ao capeamento, respaldado na altura do aterro, como no caso precedente.

Nos dois extremos e no meio da banqueta tem maior largura para comportar a collocação de uma serie de tres bollards, engastados em massiços de concreto, fundados sobre o terreno natural. A distancia de $38,^m8$, que medeia entre as linhas de bollards, permitte a amarração das embarcações em qualquer estado das aguas do rio, vindo o costado dellas apoiar-se sobre as banquetas, as quaes, para não soffrer deterioração, serão revestidas na parte superior por chapas de ferro, presas ao cimento armado.

Correspondendo a cada systema de cáes haverá um armazem de 80 metros de comprimento por 20 metros de largura, e ao longo do cáes algumas linhas de trilhos, sendo uma destinada ao movimento de dois guindastes rodantes a vapor para a carga de 1,5 toneladas e de outro para pesos até 5 toneladas.

Estes apparelhos servirão ao cáes da navegação do curso inferior; quanto ao serviço de carga e descarga sobre o cáes em rampa, poder-se-ha, se preciso fôr, utilisar duas ou mais secções em degráos, transformando-as em planos inclinados com trilhos nelles engastados, sobre os quaes vagonetes

ou zorras apropriadas se moveriam por meio de guinchos collocados no alto.

Em consequencia do modo pelo qual as profundidades d'agua se acham distribuidas em frente á cidade, o cáes reservado ás embarcações que navegam até Montevidéo ficará a montante, emquanto que o cáes em rampa, servindo á navegação rio acima até Cuyabá, está a jusante; não traz esta disposição aliás inconveniente algum ás manobras dos navios, em vista da grande largura do rio e da circumstancia de aprofundar-se notavelmente o alveo de jusante para a montante no porto de Corumbá.

O preço por metro linear do cáes mais fundo, cuja altura total é, pelo menos, de 10 metros, não excederá de 2:800$ em Corumbá, apezar da carestia da mão de obra e dos materiaes de construcção; ao passo que o preço do cáes na rampa attingirá apenas 1:800$000.

O orçamento total das obras elevar-se-ha a 1.800:000$, entrando nesta importancia os cáes por pouco menos do 500:000$000.

ORÇAMENTO GERAL

Muralha de cáes. . . .	100 ^{ms}		a	2:800$000	280:000$000
Rampa	80 ^{ms}		»	1:800$000	144:000$000
Aterro	150.000 ^{m3}		»	2$500	375:000$000
Guindastes para	1.500 kg.	2	»	20:000$000	40:000$000
Guindastes para	5.000 kg.	1	»	—	30:000$000
Armazens de ($80^m \times 20^m$)	3.200 ^{m2}	2	»	150$000	480:000$000
Linhas ferreas	400 ^{ms}		»	60$000	24:000$000
Calçamento	5.000 ^{m2}		»	16$000	80:000$000
Meio-fios	400 ^{ms}		»	20$000	8:000$000
Passeios.	1.000 ^{m2}		»	15$000	15:000$000
Gradil de ferro.	100 ^{ms}		»	200$000	20:000$000
Esgoto de aguas fluviaes	300 ^{ms}		»	50$000	15:000$000
Distribuição de agua . .	300 ^{ms}		»	60$000	18:000$000
Installações para luz . .	....				20:000$000
Installações sanitarias. .	....				20:000$000
					1.569:000$000
Administração, imprevistos, etc., etc. 15 %	....				235:350$000
					1.804:350$000

Sejam 1.800:000$000.

Caracteristicos dos novos vapores do Lloyd Brazileiro destinados a navegação fluvial

« XINGÚ »

Comprimento	97' 5"
Bocca	28'
Pontal	4' 6"
Calado maximo	3'

« CACERES »

(Vapor de carga)

Comprimento	235'1, 5"
Bocca	36'1, 5"
Pontal	11'3, 5"
Calado maximo	8'

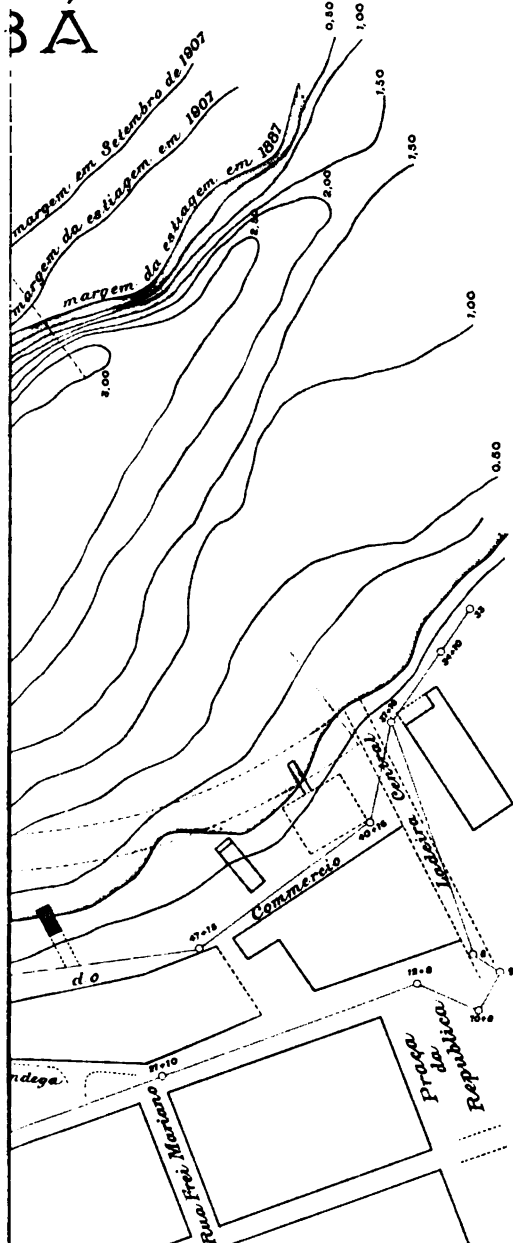
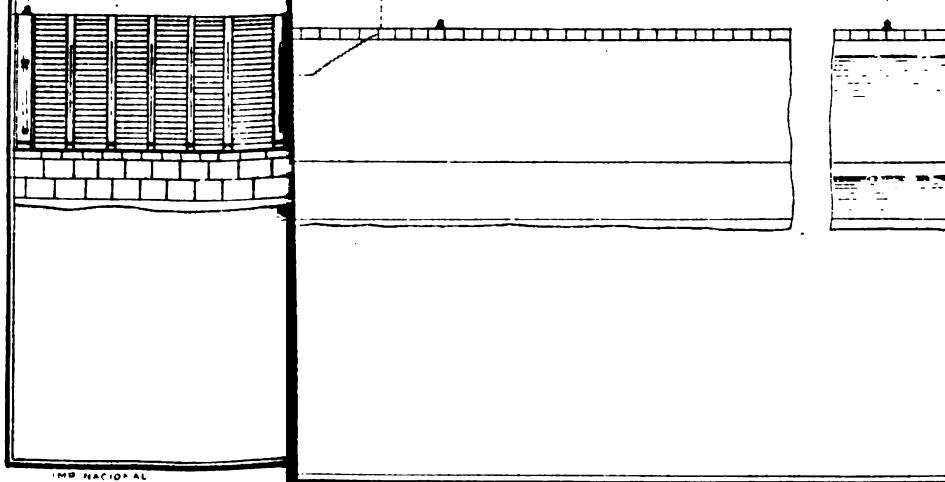
« OYAPOCK »

(Vapor de passageiros)

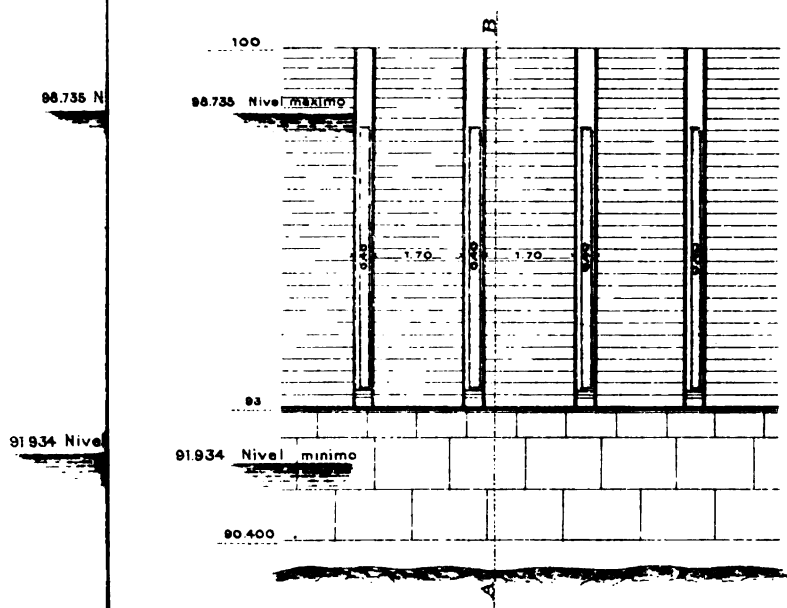
Comprimento	244'1
Bocca	36' 2"
Pontal	11' 10"
Calado maximo	9'

Officio N. 595, 24 de Setembro de 1909, do Dr. Francisco de Paula Bicalho, ao Ministro da Viação :

Cumprindo a ordem que me foi transmittida pelo officio n.541, de 10 do corrente, expedido pela Directoria Geral de Contabilidade, cabe-me informar a V. Ex. que a Commissão encarregada dos estudos para o melhoramento do porto de Corumbá apresentou os respectivos trabalhos, com os quaes foi organisado o projecto que tive a honra de apresentar pelo meu officio n. 886, de 15 de dezembro de 1908.

As obras planejadas devem importar em 1.800:000$, mas poder-se-á reduzir a 1.000:000$ a despeza necessaria para a execução da parte desse projecto, sufficiente para o movimento actual do commercio naquelle porto, ficando a restante adiada para quando se tornar necessaria pelo natural desenvolvimento de commercio.

A'
C
para atraca ios
40
3
IMP NACIONAL

BÁ

VISTA DO RIO

100

98.735 N

98.735 Nivel maximo

0.40 1.70 0.40 1.70 0.40 0.40

93

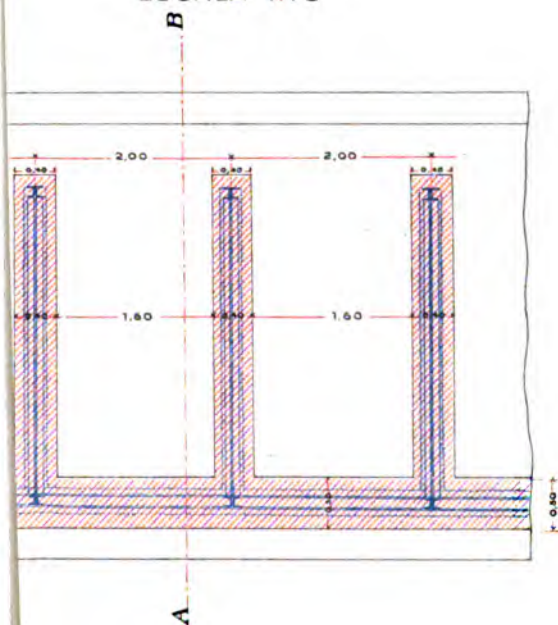
91.934 Nivel

91.934 Nivel minimo

90.400

B

A

R. DE VINCENZI

IMPR. NACIONAL

Ao terminar o officio acima referido, coube-me dizer: «Não se achando ainda em effectividade a Caixa Geral de portos, creada pelo decreto n. 6369, de 14 de fevereiro de 1907, a realização desse melhoramento depende de recursos autorizados pelo Congresso, que poderia mandar vigorar para o exercicio proximo futuro o credito ora aberto para aquelle porto e completar a verba no exercicio vindouro».

Não houve até agora solução alguma a este respeito, e a Commissão de Estudos, aliás reduzida hoje a tres funccionarios, está em disponibilidade.

Si o Governo quizer realizar o melhoramento, será preciso que o Congresso conceda verba de 1.000:000$ distribuida por dois exercicios, devendo a construcção das obras ser feita por concurrencia.

Melhoramentos do Porto de Corumbá

ORÇAMENTO MODIFICADO

Muralha do cáes	80 ms	a	2:800$000	224:000$000
Rampa	40 »	»	1:800$000	72:000$000
Aterro (120 ms. de cáes). .	65.000 m³	»	2$500	162:500$000
Revestimento do talude do aterro	900 m²	»	12$000	10:800$000
Guindastes para 1.500 kils .	1	»	20:000$000	20:000$000
» » 5.000 » .	1	»	30:000$000	30:000$000
Armazem	1.600 m²	»	130$000	208:000$000
Linhas ferreas	400 ms	»	60$000	24:000$000
Calçamento.	3.000 m²	»	16$000	48:000$000
Meio fios	400 ms	»	20$000	8:000$000
Passeios.	1.000 m²	»	15$000	15:000$000
Gradil de ferro	100 ms	»	200$000	20:000$000
Esgotos de aguas pluviaes .	300 ms	»	50$000	15:000$000
Distribuição d'agua . . .	300 ms	»	60$000	18:000$000
Installação para luz . . .				20:000$000
» sanitaria . . .				20:000$000
				915:300$000
Administração, imprevistos, etc., 15 %				137:300$000
				1.052:600$000

PORTO DE FORTALEZA

Extracto da Memoria do engenheiro Manoel Carneiro de Souza Bandeira

O estudo das condições naturaes do porto de Fortaleza leva ás seguintes conclusões:

I. O movimento das areias na enseada é feito, ou pela onda na praia ou pelas correntes seguindo tres faixas parallelas, correspondentes proximamente ás profundidades de tres a cinco metros, seis a oito, e dez metros.

A agitação, mantida constantemente devido ás ondas geradas pelos ventos e sobretudo pelas marés, permitte que os grãos de areia finissima sejam conservados com suspensão e carregados sempre para oéste pelas correntes determinadas por estas causas e mais pelo ramo da Guyanna da corrente equatorial.

Essas correntes movem-se sempre no mesmo sentido, isto é, de leste para oéste.

II. A energia das correntes e o seu poder de transporte são provados pelo facto de ter sido conservado o canal do fundeadouro interno com a mesma profundidade antiga em um trecho, e de ter até sido augmentada a mesme na sahida do canal do lado de oéste.

III. A dragagem da areia do antigo ancoradouro será um trabalho relativamente simples, porque até si fôr encontrada rocha, ella não é continua e a sua natureza é a mesma dos recifes de pedra da costa do Brazil, isto é, tem pouca profundidade e é constituida por grès de cimemto calcareo, sendo assim a sua extracção facil e pouco dispendiosa.

IV. O grande deposito de areia devido á construcção do quebra-mar Hawkshaw cessou, tendo chegado a praia a um estado de equilibrio. Os perfis acima referidos da praia mostram que é possivel conservar esse estado de equilibrio mantendo um talude superior a 3,33 %, o que póde ser conseguido artificialmente por plantações apropriadas.

V. Uma obra que fôr construida na praia parallelamente á direcção das correntes, e sem constituir um obstaculo á marcha das mesmas, não concorrerá para a destruição do equilibrio da praia; por conseguinte, o pro-

longamento do quebramar Hawkshaw por um outro parallelo á direcção das corrntes não alterará o regimen estabelecido das praias.

VI. A fixação das dunas de Mocuripe, fazendo cessar a principal fonte de que provém a areia, fará reduzir a um minimo o volume dos açoriamentos transportados ao longo da costa.

VII. Os dous seios profundos, que faz a curva de 10 metros, entrando para terra, de um lado e outro dos recifes da Corôa Grande e da Velha, podem ser ligados por um canal que passe entre o primeiro daquelles recifes e o littoral. Uma vez aberto esse canal, a sua profundidade póde ser mantida, sem grande dispendio, por dragas de sucção.

VIII. A agitação mantida no porto é devida á vaga resultante da acção dos ventos e das marés: a sua direcção é praticamente constante e vem de N — 57° — E, por conseguinte fazendo um angulo de cerca de 45° com a direcção da praia; raramente, e ainda isto com ventos muito fracos e durante muito pouco tempo, ella vem de N 8° — E.

Por conseguinte, um quebra-mar curvo, locado na Corôa Grande não impedirá que se propague a onda no canal acima referido, e antes fará convergir para elle correntes que, sem elle, passariam entre os recifes da Corôa Grande e da Velha.

Além disto, as ondas que veem encontrar o molhe externo, prolongamento do quebra-mar Hawkshaw, com um angulo de 40°, contado de leste, reflectir-se-hão neste, continuando a nova direcção no mesmo sentido geral do movimento das correntes, até chegar ao quebra-mar da Corôa Grande, onde se reflectirão de novo; não haverá encontro de ondas, nem a perda de velocidade resultante. Desta maneira, será mantida no canal a agitação necessaria para que a corrente possa transportar a areia para além da entrada do porto.

IX. Para dar ao porto a tranquillidade necessaria á atracação, será necessario fechar completamente a seu recinto, deixando-lhe uma só entrada na linha parallela ás correntes.

Si não fôr adoptada essa fórma de bacia fechada, mesmo construindo o ultimo alinhamento do molhe parallelo á corrente, é muito possivel que esta, obedecendo á lei dos molhes, contorne a ponta do quebra-mar aberto, depositando as areias no recinto por elle abrigado, como succedeu no quebra-mar Hawkshaw.

X. O canal de accesso poderá ficar provisoriamente com a largura de 160 metros, sem grande inconveniente para a navegação.

Os maiores navios que frequentam o porto teem a comprimento de 110 metros e terão de entrar, quer venham de S E ou de N, em um rumo inclinado sobre o eixo da entrada; no primeiro caso, elles seguem a corrente

e o vento que lhes veem em popa, contornam a cabeça a léste da entrada e manobram, logo que a prôa estiver dentro do porto, de modo que a corrente e o vento empurrem a popa, ajudando a volta; no segundo caso, logo que passem a cabeça do molhe norte, elles devem aproar ao vento e entrar com um angulo de 45° sobre o eixo da entrada. Segundo as indicações dos commandantes Pessoa, Witt e Duarte, experimentados marinheiros e conhecedores das condições do Ceará, nenhum navio irá procurar o eixo da entrada da bacia para penetrar nella, pois ficará nesse caso sujeito a receber de lado a corrente e o vento, antes de poder tomar seguimento.

De accôrdo com essas idéas geraes, foi feito o projecto seguinte das obras para o porto de Fortaleza.

Dados estatisticos e determinação da extenção do cáes

Os dados estatisticos colhidos referem-se ao quinquennio de 1902 a 1906, sendo o resultado annual médio o seguinte:

	Toneladas
Importação estrangeira	11.462
Exportação idem	5.590
Importação por cabotagem	14.640
Exportação idem	2.275
Total	33.967

Os totaes dos ultimos sete annos são os seguintes:

	Toneladas
1902	22.222
1903	28.519
1904	44.827
1905	38.196
1906	36.072
1907	49 338
1908	58.605

Póde-se tomar para ponto de partida do calculo de movimento do porto, no futuro, a média entre os tres annos de 1906, 1907 e 1908 ou 48.000 toneladas annuaes.

Acompanhando o desenvolvimento demonstrado na tabella acima, notar-se-ha que de 1902 a 1908 houve um crescimento de tonelagem de 58.605 — 22.222 = 36.383 toneladas.

Esta differença corresponde a um augmento annual de cerca de 25°/o em média, a partir de 1902.

A razão da progressão ascendente do desenvolvimento do porto de Fortaleza deverá crescer de um modo consideravel, daqui em deante, com a construcção dos açudes, com a unificação da rêde dos caminhos de ferro cearenses e piauhyenses e com a construcção do porto; todavia, adoptando um calculo pessimista, é prudente reduzir a relação acima achada a 12,5 % annuaes.

O espaço existente entre duas muralhas será aterrado com as areias da dragagem e sobre este aterro serão construidos quatro abrigos de $10^m,0$ por $40^m,0$ para as mercadorias que não puderem ser recolhidas immediatamente aos armazens de terra. O molhe terminará por uma parte circular, sobre a qual será collocado um pharolete.

No mesmo alinhamento externo deste molhe e com a largura de $200^m,0$ a contar da sua extremidade, será deixada uma abertura para a communicação com o interior da bacia do porto.

Ainda no mesmo alinhamento será construido um molhe (molhe norte) com a extensão total de $182^m,0$ e com a mesma secção da muralha externa do molhe descripto, mas sem a cortina.

Formando um angulo de 77° para o sul com a direcção do molhe norte fechará a bacia do lado do óeste um molhe com $296^m,0$ de comprimento.

A bacia será limitada do lado de terra por dous alinhamentos rectos formando entre si um angulo de 13° e medindo, a partir da extremidade sul do molhe óeste, o primeiro $454^m,0$ e o segundo $743^m,0$.

Finalmente do lado de léste a bacia será fechada pelo quebra-mar existente e pelo prolongamento da curva que o termina do lado de terra.

A superficie abrangida será de 482.929 metros quadrados.

As muralhas dos molhes norte e oéste serão tambem construidas do modo acima descripto.

Os cabeços das mesmas, na entrada, serão construidos por caixões submersiveis de concreto armado.

A partir do encontro de uma normal tirada ao cáes acostavel de $8^m,0$ pela extremidade do quebra-mar Hawkshaw, com a recta que limita do lado de terra a bacia do porto, será construido o cáes para a atracação de navios de $3^m,0$ de calado, o qual terá a extensão de $280^m,0$.

Este cáes será fundado na cóta $-3^m,50$ e terá ahi a largura de $4^m,0$, indo terminar na cóta $+5^m,30$, onde terá a largura de $2^m,0$. Por detraz desta muralha, será feito um enrocamento com a altura de $3^m,20$ e a largura de $2^m,0$.

O resto do perimetro da bacia, que não é occupado pelos cáes e pelo quebra-mar existente, será limitado por uma rampa de cimento armado, que, seguindo o declive de $0^m,20$ por metro, irá nas partes rectas do lado de terra

até a profundidade de— 1^m,0 e na parte curva do lado de léste até a cóta zero, ficando a sua parte superior na cóta + 5^m,30.

A bacia será dragada desde a entrada até uma. recta parallela ao cáes acostavel de 8^m,0 e delle distante 200 metros até a cóta — 8^m,0; este canal occupará os 400 metros de extensão daquelle cáes e prolongar-se-ha até ao molhe óeste.

A parte fronteira ao cáes de 3^m,0 com a extensão de 280 metros será dragada na profundidade de 3^m,0, até encontrar o quebra-mar existente. O resto da bacia será dragado em frente aos alinhamentos rectos até á cóta —1^m,0 e em frente á curva de léste até a cóta zero.

O canal de accesso á bacia assim formada será dragado em uma extensão de 3.300 metros, ligando as curvas de nivel de oito metros de profundidade existentes a léste e a óeste dos recifes da Corôa Grande e da Velha; a sua largura será, em frente á entrada da bacia, de 160 metros. Elle terá a profundidade de oito metros na maré minima, profundidade que na maré média chegará a 9^m,84.

Sobre o limite sul do recife da Corôa Grande será construido um quebra-mar circular, com o raio de 796 metros, terminando em suas extremidades na profundidade de cinco metros.

Os seus fins serão:

Abrigar a bacia da vaga formada por alguns ventos que accidentalmente sopram do norte;

Servir de guia á parte das correntes que seguem entre os recifes da Corôa Grande e da Velha, forçando-as a desviar-se pelo canal;

Dirigir, de concerto com os molhes externos da bacia, a vaga que penetra do lado de léste, no sentido geral das correntes, de modo a manter no canal a agitação necessaria ao transporte da areia por aquellas.

A sua construcção será feita por blocos de 25^m,0 de comprimento, 8^m,50 de largura e a altura variavel de 8^m,0 a 9^m,0. Esses blocos são constituidos por caixões de cimento armado, preparados em terra, rebocados para o logar de encalhe e depois cheios com concreto. Para auxiliar o reboque dos caixões e transportar o concreto do enchimento, foi projectado um transportador aereo com a extensão de 400 metros.

Em terra foi prevista uma área de 1.600 metros quadrados de armazens além dos actuaes da Alfandega.

Os cáes terão todos os apparelhamentos necessarios, como postes, guindastes electricos, linhas ferreas, abastecimento de agua, esgoto de aguas pluviaes e installações sanitaria e electrica.

Foi projectada uma ligação com linha de pequeno declive do porto com a estrada de ferro de Baturité.

Recursos para a construcção

As leis em vigor autorizam a cobrança do imposto até 2 °/₀ (ouro) sobre a importação estrangeira para a construcção dos portos.

O valor da importação estrangeira em Fortaleza foi, nos sete ultimos annos de que ha dados estatisticos seguros, isto é, de 1902 a 1908, o seguinte :

1902	4.724:874$000
1903	6.299:275$000
1904	6.854:535$000
1905	5.972:508$000
1906	7.348:109$000
1907	8.819:612$000
1908	6.993:172$000
Media	6.716:012$000

Do exame do crescimento do valor acima verifica-se que a partir de 1902, elle subiu em 1903 e 1904, attingindo neste anno um maximo e cahindo no anno seguinte, a um minimo, todavia superior ao de 1902; o mesmo succedeu de 1905 a 1908, subindo em 1906, passando por um maximo em 1907, e cahindo em 1908 a valor superior ao de 1905.

Verificam-se, portanto, tres valores minimos em 1902, 1905 e 1908, os quaes crescem sempre e com a mesma razão annual.

Assim o augmento de 1902 e 1905 foi :

5.972 — 4.724 = 1.248, o que sobre 4.724 representa 26 °/₀ em tres annos ou 8 °/₀ annuaes.

Sem attender aos valores maximos por que passou a importação no periòdo considerado, deve-se tomar por segurança em vez de 8°/₀ do crescimento annual, a partir da média entre os valores dos tres ultimos annos, de que ha dados seguros : 1906, 1907 e 1908 — 7.720:297$000.

Convem notar-se que este modo de considerar é por demais pessimista, porque :

I. Todas as considerações atraz deduzidas para demonstrar o augmento da tonelagem teem perfeita applicação aqui para o augmento do valor da mercadoria;

II. Porque é um facto já observado no Brazil e por todos citado, que o valor da importação augmenta logo immediatamente depois de começar o serviço de atracação nos cáes fechados. Assim succedeu em Santos, assim succedeu em Manáos e a razão é simples, pois a fiscalização é mais bem feita, não só quanto ao peso, como quanto á classificação da mercadoria.

Assim, tomando para o crescimento do valor da importação estrangeira a razão média annual acima determinada de 4 % e para ponto de partida o valor de 7.720:297$, no fim de 20 annos este valor terá attingido á :

$$(20 \times 0,04 + 1)\ 7.720:297\$000 = 13.896:534\$000.$$

Calculada com esses dous limites extremos, ter-se-ha no periodo de 20 annos considerado uma média de 10.808:415$ para o valor da importação, sobre a qual o imposto de 2 % (ouro) renderá :

216.168$300 (ouro a 27 dinheiros) ou £ 24.318.

Além deste recurso, ha ainda a renda do cáes que póde ser calculada do seguinte modo :

Partindo da tonelagem calculada para 1908 = 48.000^t, e tomando a média entre esta e a prevista para 20 annos depois ou 168.000^t, ter-se-ha 108.000 toneladas annuaes.

Póde-se calcular em média, para uma tonelada de mercadoria, a renda bruta, adoptadas as taxas do porto de Santos, de 10$000.

Admittindo um custeio de 40 %, como o que foi determinado para Santos, proximamente o que foi proposto para o arrendamento do porto do Rio de Janeiro, ter-se-ha uma differença de 6$ applicaveis ao serviço de juros e amortização do capital empregado.

Isto dará no caso de Fortaleza :

108.000^t × 6$000 = 608:000$000 ou ao cambio de 15 d. £ 40.500.

Esta importancia, sommada á de £ 24.318, que já se obteve para o rendimento do imposto de 2 %, dará o total de :

£ 64 818, importancia que, a 6,5 % de juros e amortização, representa um capital de £ 997.200 ou sejam £ 1.000.000, que ao cambio de 15 d. darão 16.000:000$, justamente o que é necessario para a construcção do porto. na previsão de um futuro de 20 annos e com recursos para attender, com mais um pequeno sacrificio, periodo muito maior, como já foi demonstrado

Orçamento geral

ESPECIFICAÇÃO	QUANTIDADE	PREÇOS DE UNIDADE	IMPORTANCIAS PARCIAES	IMPORTÂNCIAS TOTAES
1) Quebramar da Corôa Grande:				
Entrocamento da base	7.708m³,00	15$000	115:620000	
Idem de protecção	11.604m³,00	12$000	139:248$000	
Caixões — Typo A	5	91:278$760	456:393$800	
Idem — Typo B	2	88:641$740	177:283$480	
Idem — » C	28	81:23$020	2.285:444$560	
Idem — » D	1	128:700$300	128:700$300	
Idem — » E	1	76:101$500	76:101$500	
Idem — » F	3	72:023$440	216:070$320	
Idem — » G	1	115:488$620	115:488$620	3:710$350$580
2) Molhe — Prolongamento do quebra-mar Hawkshaw e cáes acostavel de 8m,00:				
Caixões — Typo E	1	76:101$500	76:101$500	
Idem — Typo H	3	100:512$460	301.537$380	
Idem — » I	1	126:344$240	126:344$240	
Idem — » J	1	98:818$260	98:818$240	
Blocos artificiaes	56.247m³,0	38$980	2.192:508$260	
Concreto das muralhas e da cortina, inclusive 24m,0 desta no quebra-mar Hawkshaw	30.838m³,0	38$980	1.202:065$240	
Aterro entre as muralhas	64.365m³,0	2$000	128:730$000	
Enrocamento de ligação com o quebra-mar Hawkshaw	5.634m³,0	15$000	84:510$000	
Escadas de marinheiro	4	500$000	2:000$000	
Canaleta	400m,00	60$000	24:000$000	
Postes de amarração	16	800$000	12:800$000	
Guindastes de portal de 1.500	6	22:000$000	132:000$000	
Guindastes de portal de 5.000 kilos	2	28:000$000	56:000$000	4.437:414$680
3) Molhe Norte:				
Caixões — Typo E	1	76:101$500	76:101$500	
Idem — Typo J	1	98:818$260	98:818$260	
Concreto de cimento	8.699m³,0	38$980	339:087$020	
Blocos artificiaes	11.271m³,0	38$980	439:343$580	953:350$360

ESPECIFICAÇÃO	QUANTIDADE	PREÇOS DE UNIDADE	IMPORTANCIAS PARCIAES	IMPORTANCIAS TOTAES
4) Molhe Oeste :				
Blocos artificiaes..................	15.895^{m3},00	38$980	619:587$100	
Concreto de cimento...............	9.964m^3,60	38$980	388:396$720	
Enseccadeira de ferro.............	55^{t}.00	400$000	22:000$000	1.029:983$820
5) Caes acostavel a 3m,00 :				
Concreto de cimento..............	7.392^{m}0^{3}05	38$980	288:140$160	
Enrocamento jogado...............	980^{m},^{3}00	12$000	11:760$000	
Postes de amarração..............	12	800$000	9:600$000	
Canaleta............................	280^{m},00	60$000	16:800$000	
Guindastes de portal para 1.500 kilos............................	4	22:000$000	88:000$000	414:300$160
6) Rampa de cimento armado....	33.180m^2,	12$000		398:160$000
7) Estrada de ferro :				
Trilhos para 5.380 m, c. de linha, a 25 k. por m. corrente......	269t,00	120$000	32:280$000	
Dormentes..........................	21,520	2$500	53:800$000	
Assentamento.......................	5.380^{m},00	3$000	16:140$000	102:220$000
8) Abrigos :				
4 de 10,m00 × 40m,00...............	1.600^{m2},00	20$000	32:000$000	32:000$000
9) Dragagem interna.............	1.950.180m^3,	$800	1.560:144$000	1.560:144$000
10) Dragagem do canal de accesso	1.570.000m^3,	$800		1.256:000$000
11) Energia electrica	2.000 m.	60$000		120:000$000
12) Installações sanitarias.........				50:000$000
13) Gradil............................	500 m.	50$000		25:000$000
14) Armazens com guindastes e calçamento............................	1.600m^2	100$000		160:000$000
15) Agua...............................	2.000 m.	50$000		100:000$00
				14.348:923$600
16) Esgotos de aguas pluviaes....	1.480 m.			103:600$000
17) Guindastes de 50 T sobre vagão		70$000		
				150:000$000
18) Luz	2.000 m.	30$000		160:000$000
				14.562:523$600
Administração e beneficio.........				1.456:252$360
				16.018:775$960

II

NOTAS E INFORMAÇÕES

Inspectoria Geral de Navegação

Desde quando o Governo subvenciona serviços de navegação creou elle a fiscalização dos contractos, nomeando para esse fim um funccionario escolhido dentre os officiaes superiores reformados da Armada. Isolado, sem elementos que o auxiliassem na sua funcção, demasiado ingrata era a sua tarefa e apezár dos esforços despendidos por esses honrados servidores, já todos extinctos, a sua acção sobre as linhas de navegação era e não podia deixar de ser bastante restricta: só na partida e na chegada dos paquetes podiam ter directa intervenção.

A principio, sómente subvencionadas emprezas com séde no Rio de Janeiro, a fiscalização corria por conta desse funccionario, denominado « inspector da navegação subvencionada »; mais tarde subvencionadas outras emprezas com séde nas então provincias, foram nomeados fiscaes dos contractos junto a essas emprezas, não tendo, porém, com o inspector da navegação subvencionada nenhum vinculo de dependencia: eram autonomos no exercicio de suas funcções em relação immediatamente directa com o Ministro da Agricultura, Commercio e Industria.

Com a evolução por que o Brazil tem passado, a sua marinha mercante a vapor se tem tambem desenvolvido e as exigencias do commercio e da vehiculisação de passageiros não mais podiam ser as mesmas desses bellos tempos em que o capitão era o rei a bordo e os passageiros eram tratados apenas um pouco melhor que os animaes e as aves que, esparsas pelo navio, eram a base da quitanda do pessoal de bordo. Assim comprehendendo, a superior administração da Republica enveredou por mais ampla via, dando mais efficaz protecção á marinha mercante, parallelamente procurou melhor garantir os interesses do commercio e dos viajantes e, com esse intuito, creou uma repartição de fiscalização com séde no Rio de Janeiro e agentes em todos os Estados em que existam companhias, não só as subvencionadas como tambem as favorecidas pelo Governo da União, além de fiscaes de linhas disseminadas pela costa, para o que dividio o littoral em cinco districtos. Ainda não é tudo quanto a experiencia tem demonstrado ser preciso, mas já é muito em relação ao que era em outros tempos.

Com a organização actual a fiscalização se faz continua e ininterruptamente, sob uma só direcção, tendo o chefe da repartição — inspector geral de navegação — conhecimento exacto do modo por que são desempenhados os serviços de navegação que estão vinculados ao Ministerio da Viação e Obras Publicas, tanto nos portos como em viagem, tanto nas linhas maritimas como nas fluviaes, podendo assim fornecer promptas informações ao respectivo Ministro.

As providencias tomadas para melhoria das condições dos navios teem sido proficuas; os passageiros encontram a bordo o conforto que é possivel exigir de navios costeiros, navios, portanto, de exiguas dimensões para entrarem em portos de pouco calado; ao regimen do «quero, posso e mando» substituiu o da responsabilidade dos commandantes pelas boas praticas da gente educada. Uma ou outra excepção que se possa notar, resto das antigas tradições, não invalida, antes confirma a regra.

Tambem é de justiça pôr em destaque os esforços empregados pelas companhias em melhorar o seu material fluctuante: Lloyd Brazileiro, construindo os paquetes *Pará, Ceará* e *Bahia,* tres joias de paquetes costeiros, como não se encontram eguaes na navegação costeira dos mais adeantados paizes maritimos da Europa; a Costeira de Navegação, adquirindo os seus novos «Itas», sobrios de ornamentação mas cuidadosamente confortaveis, e outras emprezas de menor importancia, teem correspondido á nova éra de progresso que se firmou entre nós desde que um Rodrigues Alves, prestigiando Lauro Müller e Pereira Passos, iniciou o novo Rio de Janeiro, e seus successores vão dilatando as conquistas da civilisação brazileira pelo littoral e pelo sertão do paiz.

Não sómente a União subvenciona varias companhias de navegação, como tambem estendeu a todas as emprezas de navegação que servem os portos de mais de um Estado os mesmos favores de que gosa o Lloyd Brazileiro, exceptuada a subvenção, favores esses de que quasi todos os armadores nacionaes estão no goso.

E', pois, bastante vasto o serviço que cabe á modesta repartição de Inspectoria Geral de Navegação que, com séde no Ministerio da Viação e Obras Publicas, tendo por pessoal:

1 inspector geral,
1 sub-inspector,
1 secretario,
1 amanuense,
1 servente,

funcciona sob o regimen do rgulamento que baixou com o decreto n. 7.836, de 27 de janeiro de 1910.

Abrange a fiscalização exercida pela Inspectoria Geral as seguintes companhias e emprezas :

Lloyd Brazileiro * ;
Nacional Costeira de Navegação ;
Commercio e Navegação ;
S. João da Barra e Campos ;
Rio de Janeiro ;
Espirito Santo e Caravellas ;
Pedro Santerre Guimarães ;
Amazon Steam Navigation * ;
Tocatins e Aruguaya * ;
Navegação do Maranhão * ;
Navegação do Rio Parnahyba * ;
Alto Parnahyba * ;
Baixo S. Francisco * ;
Navegação Bahiana * ;
Viação S. Francisco * ;
Hoepcke Junior ;
Barbosa Filhos ;
Barbosa & Tocantins ;
Mello & Comp. ;
Rocha, Silva & Comp. ;
Braga Sobrinho ;
Mello Frotas & Comp. ;
Joaquim Garcia & Comp. * ;
Navegação Sul Rio Grandense, das quaes são subvencionadas as que vão marcadas com * .

As companhias ou emprezas com séde no Rio de Janeiro são fiscalizadas directamente pela Inspectoria de Navegação e as que teem séde nos Estados pelos fiscaes junto a ellas ; de todo o movimento das companhias é enviado boletim mensal á Inspectoria, bem como estatisticas das cargas, valores, passageiros e animaes transportados. Fiscaes, com séde no Pará, Fortaleza, Recife, Bahia e Florianopolis, fiscalizam os navios que escalam nos portos dos respectivos districtos e nelles viajam nos limites districtaes, enviando boletins da visita aos navios á Inspectoria, permittindo, portanto, á Inspectoria de navegação o bom desempenho de suas funcções.

A frota sob a inspecção da Inspectoria Geral de Navegação compõe-se de 157 navios a vapor, sendo 79 de mar e 78 de rio, representando a tonelagem bruta de 147.462 toneladas ; esses navios transportaram durante o anno de 1909 — mercadorias, 885.689 toneladas ; passageiros de 1ª classe,

70.644; idem de 3ª classe, 104.092; animaes, 5.494. Nos tres trimestres, já verificados de 1910, foi o movimento de mercadorias: 826.333 toneladas; passageiros de 1ª classe, 64.252; idem de 3ª classe, 85.922; animaes, 4.225. Ao Lloyd Brazileiro, cuja frota é de 65 navios e que pelo seu contracto serve todo littoral e os rios Amazonas e Paraguay, cabe proximamente metade desse movimento.

Para se julgar do papel da Inspectoria Geral de Navegação no desempenho de sua missão, o quadro do movimento de papeis por ella transitados e informados, bem como as circulares expedidas e ordens telegraphicas, dá uma clara idéa:

Papeis recebidos	2.866
» expedidos	1.785
Informações prestadas ao governo . . .	968
Telegrammas recebidos	459
» expedidos	331
Circulares expedidas	493
Estatisticas recebidas	4094
Boletins recebidos	957

Rio, 31 de dezembro de 1910.

Estação Radio-Telegraphica do Morro da Babylonia

Por occasião da Exposição Nacional de 1908, a Companhia Brazileira de Electricidade fez figurar no pavilhão dos Correios e Telegraphos installações radio-telegraphicas do systema Telefunken. Encerrado o certamen, os apparelhos foram dalli retirados e adquiridos pela Repartição Geral dos Telegraphos. A repartição montou um delles na sua sala de experiencias; o outro serviu para a montagem da estação do morro da Babylonia, á praia Vermelha, nesta capital, a qual foi inaugurada a 14 de julho de 1909 e tem funccionado desde então satisfactoriamente. O alcance desses apparelhos foi garantido para cem milhas, já se tendo, porém, obtido communicações a distancias muito maiores, sobretudo para o sul.

INSTALLAÇÃO INTERNA

A installação interna da estação radio-telegraphica do morro da Babylonia é a seguinte:

Em uma pequena mesa mostrada em conjunto na fig. I se percebem apparentemente: o transformador para telephono, *A*; o transformador para

Morse, *B*; o condensador para o telephono, *C*; o auto-inductor variavel, *D*; o condensador para linha de terra, *E*; o contacto para a ligação á terra, *F*; o contacto para a ligação á antena, *G*; o interruptor *H*, para a corrente de transmissão; o detector electrolytico para o telephono, *I*; o descohesor (interruptor) K; o cohesor para o Morse, *L*; o *relais*, *M*; a resistencia variavel para o telephono, *N*; a resistencia variavel para exame do *relais*, *O*; o contacto, *P*; a bateria de polarização, *R*; o interruptor para a bateria Morse, S; o contacto para o telephono, *T*; o manipulador Morse, U; o cantacto de tomada de corrente, *V*; o registrador Morse, *W*; a bateria para telephono, *X*; a bateria para Morse, *Y*; o interruptor geral, *Z*; a bobina secundaria do transformador de telephono, *a*; a bobina secundaria do transformador do Morse, *b*; a bobina primaria do transformador do telephono, *c*; a bobina primaria do transformador Morse, *d*; o commutador para a bobina secundaria do telephono, *e*; e o commutador de condensador para transformador de Morse, *f*.

Esse conjuncto de apparelhos serve aos circuitos seguintes:

I. De transmissão, cujos orgãos intermediarios entre o borne de tomada de corrente *V* e e manipulador Morse V estão excluidos, mas são representados na fig. III.

II. De recepção Morse, com detector de Branly e representado em dedetalhe separadamente na fig V.

III. De recepção acustica, representado em detalhe tembem na fig. IV, sendo ahi o detector electrolytico.

O conjuncto da installação está representado na fig. II, que não é mais do que o schema das communicações entre os apparelhos da fig. I.

Na posição de recepção a alavanca do commutador *Z* deve estar levantada, isto é, ligada aos contactos *F* e *G*; na posição de transmissão deve estar afastada e permittindo a ligação dos dous contactos em *H*.

Na posição de recepção a onda chega pela antenna (fig. IV), vae ao commutador *Z* depois de atravessar o auto-inductor variavel *D* e, atravessando o primario do transformador para registrador Morse, se encaminha para o condensador *E* e para a terra.

A inducção desenvolvida no transformador *B* parte do borne *I* do secundario, para a chaveta a inserir, dahi ao commutador, aos bornes do condensador parallelo e por fim ao borne *II* do secundario. Tornando-se nesse momento o cohesor *L* conductor, estabelece uma corrente continua para a pilha local do *relais M*, cuja marcha é a seguinte:

Pelo positivo da bateria do *relais*, armadura do interruptor K, secundario do transformador, *B*, que é por ella percorrido, chaveta, commu-

tador cohesor *L*, commutador novamente, extremo do dispositivo *O*, resistencia e por fim o outro polo da bateria do *relais*.

O *relais* fecha a pilha local e nesse momento a bateria *Y* envia uma corrente que, percorrendo a resistencia, o estilete do *relais M*, o contacto de repouso e o commutador *Z*, vem ao botão *E* do interruptor de bateria Morse *S*, percorre a bobina do interruptor *K*, vae ao segundo borne *E* do interruptor *S*, volta ao commutador *Z*, que lhe fornece passagem para o outro borne da pilha local. Consequentemente a armadura do interruptor *K* é attrahida e dá uma ligeira pancada no cohesor *L*, desorientando a limalha e interrompendo o circuito. O circuito Morse que está montado em derivação sobre o circuito da pilha *Y*, nesse momento participa da corrente em trabalho e o registrador *W* imprime um signal.

O circuito *Z* de recepção acustica é tornado independente do circuito de recepção em Morse pelos interruptores *c* e *s*.

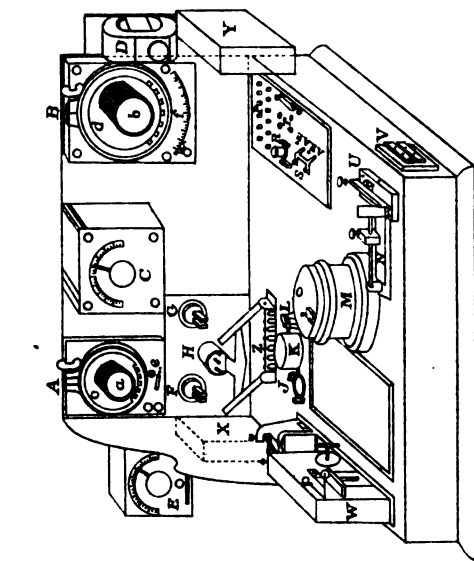
Para a recepção acustica as referidas chaves devem ser collocadas sobre os bornes convenientes de *e* e de *A₁A*.

O circuito oscillante no qual se acha intercalado o detector, electrolytico corresponde ao transformador *A*. Nestas condições a oscillação da onda é então apanhada no extremo α do transformador secundario *A*, passa a β, donde segue ao condensador *C* e a γ, dirigindo-se ao commutador *Z* e dahi ao detector eletrolytico *I*; atravessado este, vae a δ e ε, ao phono, ao potenciometro *N* e ao borne do commutador e ao cursor secundario. Neste trajecto acha-se o borne opposto do condensador parallelo *C*. Para a esquerda a corrente ondulatoria vae ao borne do commutador *Z* por γ, dahi ao detector electrolytico *I*, que então se torna conductor de corrente continua, continúa a percorrer 5, ε e passando pelo borne 3, pelo phono, pelo borne 4, pelo phono, pelo borne 4, dirige-se ao potenciometro *N*, ao borne do commutador *Z* e dahi ao cursor secundario. Nesse trajecto acha-se o borne opposto do condensador parallelo *C*.

O funccionamento de phono se dá quando o detector electrolytico se torna conductor e permitte a passagem de uma corrente de pilha *X*. Esta acha-se ligada em derivação ao borne do potenciometro *N* pelos contactos 6 e 7 do commutador *Z*.

Uma corrente da mesma pilha faz o percurso seguinte ao mesmo tempo que o detector *I* se torna conductor : polo positivo, contacto 2 do potencio metro, telephono (3 e 4), contactos do commutador (*S*), passa pelo detector *I*, em seguida pelo secundario do transformador *A*, voltando dahi ao commutador *Z*, ao borne 5 do potenciometro N e dahi (por 6 e 7) ao borne 8 do outro polo da bateria.

Fig. I

Mesa do Receptor
Systema Telefunken

A. *Transformador para Telephone*
B. *„ „ Registrador Morse*
C. *Condensador „ Telephone*
D. *Auto inducção variavel*
E. *Condensador para Terra*
F. *Contacto „ Ligação á Terra*
G. *„ „ „ Antenna*
H. *Interruptor para a corrente de Transmissão*
J. *Detector Electrolytico*
K. *Martello para coherencia*
L. *Coherencia*
M. *Relais*
N. *Resistencia variavel para Telephone*
O. *„ para examinar o Relais*
P. *Contacto „ „ „*
R. *Bateria de Polarisação*
S. *Interruptor para Bateria do Morse*
T. *Contacto para Telephone*
U. *Manipulador Morse*
V. *Tomada de corrente*
W. *Registrador*
X. *Bateria para Telephone*
Y. *„ „ Morse*
Z. *Interruptor Geral*
a. *Bobina secundaria Transformador do Telephone*
b. *„ „ „ Morse*
c. *„ primaria „ Telephone*
d. *„ „ „ Morse*
e. *Commutador para Bobina secundaria Telephonica*
f. *Condensador „ Transformador do Morse*

IMP. NACIONAL

Fig. II

SCHEMA
DE UMA INSTALLAÇÃO RADIO TELEGRAPHICA
TELEFUNKEN

IMP. NACIONAL

Fig. III

SCHEMA DE UMA ESTAÇÃO TRANSMISSORA „TELEFUNKEN"
Bobina de Ruhmkorf
Espaço oscillador
Carretel de Auto-inducção
Antenna
Rheostato de Regulagem da Corrente
Botelhas de Leyde
Corrente
S
Alternativa
Manipulador
T
IMP. NACIONAL

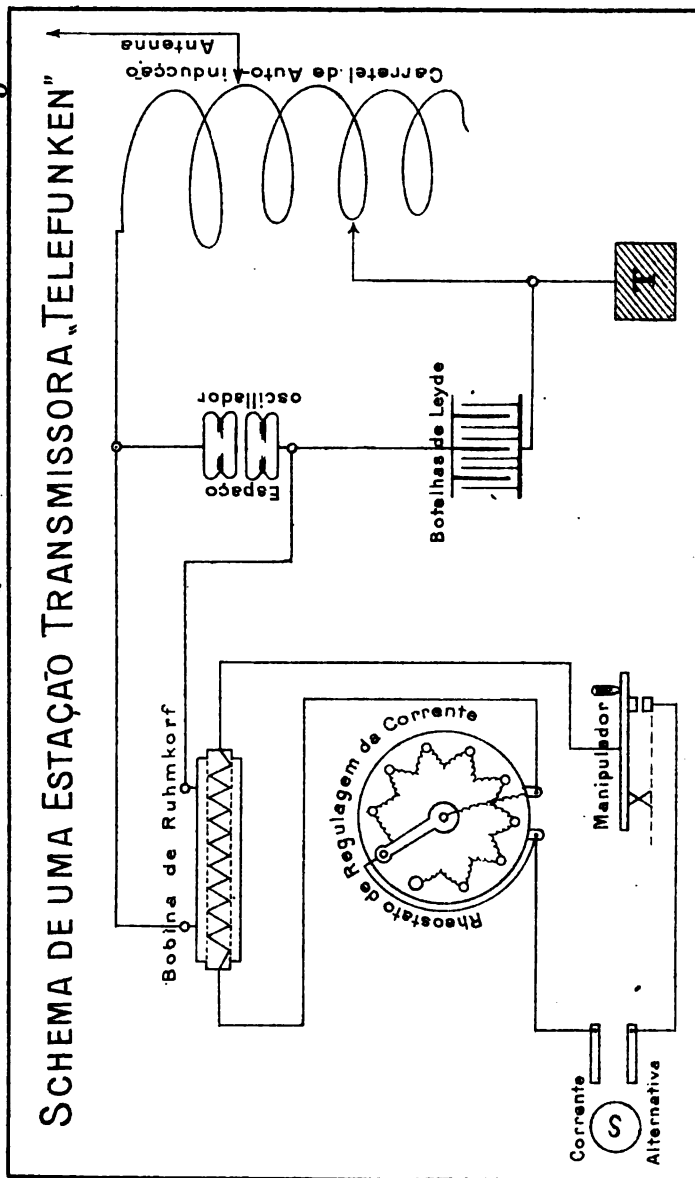



Fig. IV

SCHEMA DE UMA ESTAÇÃO RECEPTORA „TELEFUNKEN"
Antenna
Secundario
Primario do transf. de recepção
(Phone)
Condensador de Terra
Condensador Parallelo
Detector Electrolytico
Telephone
Potenciometro
T
IMP. NACIONAL

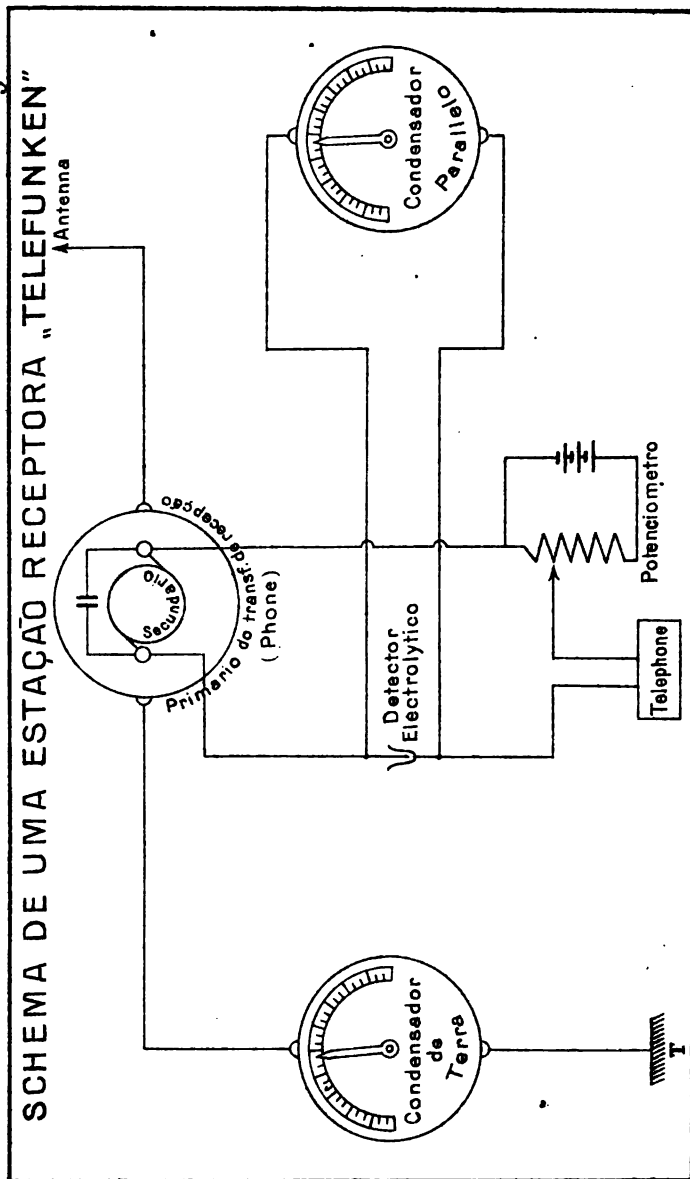



Fig. V

IMP. NACIONAL

Congresso de Vias de Transporte no Brazil, em dezembro de 1909

Convocação

Por aviso de 18 de setembro de 1909, dirigido ao Dr. Aarão Reis, director da Estrada de Ferro Central do Brazil, communicou o Exm. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas que o Governo resolvera convocar uma reunião de representantes das emprezas de transporte para ter conhecimento exacto, pelos orgãos de informações mais autorizados, do estado das relações economicas entre as referidas emprezas e o commercio, a lavoura e as industrias, reunião que deveria realizar-se, na Capital Federal, de 12 a 15 de novembro desse anno, devendo, por essa occasião, ser discutidas e assentadas providencias tendentes a reduzir as tarifas de transporte de viajantes e mercadorias, a diminuir o custo desses transportes, a uniformizar tanto quanto possivel as condições technicas das vias-ferreas, além de outras medidas.

Julgando de conveniencia confiar a uma Commissão Executiva, de reconhecida competencia, o encargo de organizar o programma, e dirigir os trabalhos do « Congresso das Vias de Transporte », no mesmo aviso convidou-o para presidir os trabalhos da referida commissão.

Em virtude dos convites expedidos pelo Ministro, a Commissão Executiva foi assim constituida : Dr. Aarão Reis, presidente ; Dr. Alcindo José Chavantes, secretario geral, e Drs. Manoel Buarque de Macedo, Gabriel Osorio de Almeida, Adolpho Augusto Pinto, Victorino de Paula Ramos e Luiz Rafael Vieira Souto.

Em reuniões da Commissão Executiva foi discutido e organizado para os trabalhos do Congresso o seguinte

Programma

CAPITULO I

OBJECTO E ORGANIZAÇÃO

Art. 1.º O « Congresso das Vias de Transporte no Brazil », que deverá funccionar na cidade do Rio de Janeiro de 6 a 12 de dezembro de 1909, sob os auspicios do Governo Federal, terá por objecto estudar e

indicar as medidas que possam concorrer para melhorar a economia e o funccionamento dos serviços de viação publica nacional em suas relações com a lavoura, o commercio e a industria.

Art. 2.º Para esse fim deverão contribuir:

a) as monographias que forem apresentadas até 25 de novembro de 1909;

b) as informações, relatorios e reclamações que forem ministrados pelos interessados até a mesma data;

c) as discussões oraes durante as sessões;

d) os pareceres que forem formulados pelos membros designados durante as sessões, concretizando, em indicações claras e resumidas, as resoluções que devam ser voltadas;

e) a publicação das actas das sessões e do archivo dos trabalhos.

Art. 3.º Constituirão o « Congresso » e tomarão parte em seus trabalhos:

a) os representantes das emprezas de viação no Brazil que attenderem aos convites que lhes forem endereçados;

b) os representantes das associações technicas, industriaes e financeiras que, em virtude de convites recebidos, quizerem concorrer com suas luzes para os resultados praticos que o Governo visa obter;

c) as pessoas que, por sua competencia nos assumptos a debater, mereçam a distincção de ser convidadas;

d) os interessados que, patriotica e espontaneamente, peçam ser inscriptos, desde que tal inscripção seja acceita.

Art. 4.º Todos os trabalhos preliminares para a organização e installação do « Congresso » ficarão a cargo da « Commissão Executiva » para esse fim nomeada pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, a qual é composta dos Srs. Dr. Aarão Reis, presidente; Dr. Manoel Buarque de Macedo, Dr. Gabriel Osorio de Almeida, Dr. Adolpho Augusto Pinto, Dr. Luiz Raphael Vieira Souto (representando o Centro Industrial), Dr. Alcino José Chavantes (representando o Club de Engenharia) e Dr. Victorino de Paula Ramos (representando a Associação Commercial do Rio de Janeiro).

CAPITULO II

ORDEM DOS TRABALHOS

Art. 5.º Com a possivel antecedencia, a « Commissão Executiva » designará e convidará os membros do « Congresso » incumbidos de relatar os varios assumptos sobre que versarão os trabalhos, aos quaes caberá iniciar as respectivas discussões.

Art. 6.° De 20 de novembro a 5 de dezembro deverá a « Commissão Executiva » reunir-se diariamente para:

a) tomar conhecimento das monographias que forem apresentadas;

b) organizar o regimento interno dos trabalhos do « Congresso »;

c) escolher o local para as sessões e providenciar para que essas possam realizar-se convenientemente;

d) nomear as commissões de recepção e quaesquer outras que sejam necessarias;

e) providenciar para a impressão urgente e conveniente distribuição das informações e reclamações a que se refere a lettra *b* do art. 2°.

CAPITULO III

PROGRAMMA PARA OS TRABALHOS

Art. 7.° Os trabalhos do « Congresso » versarão sobre os seguintes assumptos:

1.° Modificações a estabelecer e novas medidas a adoptar, tendo por fim melhorar o regimen vigente das tarifas de transporte nas estradas de ferro.

2.° Modificações a estabelecer e novas medidas a adoptar, tendo por fim melhorar o regimen vigente das tarifas de transporte, nas vias maritimas e fluviaes.

3.° Necessidade e meios praticos de uniformizar, quanto possivel, a nomenclatura das mercadorias, as bases geraes para a classificação tarifaria e as condições regulamentares dos transportes nas estradas de ferro.

4.° Organização de quadros uniformes para a representação estatistica dos serviços ferro-viarios em todos os seus elementos e dos respectivos resultados. Modelos geraes a adoptar.

5.° Trafego e percurso mutuos nas vias-ferreas. Condições geraes em que devem ser estabelecidos e mantidos. Facilidades para os expedidores e garantias para as emprezas de transporte.

6.° Trafego mutuo nas vias de transporte terrestres, maritimos e fluviaes, comprehendido o caso das terrestres situadas entre maritimas ou fluviaes e vice-versa. Condições geraes em que convenha ser estabelecido e desenvolvido;

7.° Exame critico dos systemas tributarios federal e estadoaes nas varias taxas e disposições que affectam o serviço das vias de transporte. Modificações necessarias.

8.º Influencia, sobre a vida economica das emprezas nacionaes de transporte maritimo e fluvial, dos impostos inter-estadoaes e municipaes, dos convenios sobre frete e rebates e da applicação dos regulamentos vigentes aduaneiros, sanitarios, postaes e de capitanias.

9.º Conveniencia de adoptarem as estradas de ferro federaes, além da escripturação official, de accôrdo com as prescripções do Thesouro Federal, outra propriamente mercantil, discriminando convenientemente as despezas de custeio e de capital.

10. Estudo do consumo da lenha como combustivel nas vias de transporte e do emprego de dormentes de madeira nas estradas de ferro, sob o duplo ponto de vista da economia do serviço das emprezas e do regimen florestal do paiz.

11. Medidas que poderão as emprezas de transporte promover, ou auxiliar, para activar o desenvolvimento economico das zonas marginaes.

Art. 8.º Além destes assumptos, outros poderá o « Congresso » discutir, havendo tempo, e assim sendo deliberado por maioria dos membros presentes.

CAPITULO IV

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 9º. Encerrado o « Congresso » e terminados os trabalhos a elle referentes, a « Commissão Executiva » prestará contas de sua gestão ao Ministerio da Viação e Obras Publicas, por meio de minucioso relatorio devidamente documentado.

Art. 10. Servirá como secretario geral da « Commissão Executiva » o Dr. Alcino José Chavantes.

Esse programma foi approvado, em aviso de 8 de outubro, pelo Ministro, que ao mesmo tempo autorizou a transferencia da reunião do « Congresso » para 6 a 12 de dezembro.

De accôrdo com as alineas *a* e *b* do art. 3º do programma, fizeram-se as seguintes

INSCRIPÇÕES DE CONGRESSISTAS

Associação Commercial do Rio de Janeiro — Dr. Victorino de Paula Ramos.

Associação Commercial do Amazonas — Dr. A. Monteiro de Souza.

Associação Commercial de Campos — Sr. José Bruno de Azevedo.

Associação Commercial do Ceará — Dr. José Getulio da Frota Pessoa.

Associação Commercial do Pará — Visconde de Monte Redondo.

Associação Commercial do Paraná — Dr. Pamphilio d'Assumpção.

Associação Commercial de Pernambuco — Dr. Manoel Gomes de Mattos.

Associação Commercial do Piauhy — Dr. João C. da Rocha Cabral.

Centro Industrial do Brazil — Dr. Gabriel Osorio de Almeida.

Club de Engenharia — Dr. Alcino José Chavantes.

Companhia Lloyd Brazileiro — Dr. Manoel Buarque de Macedo.

Companhia Commercio e Navegação — Dr. Jeronymo Caetano Rebello.

Amazon Steam N. C. Limited — Sr. Francisco Fernandes Pereira.

Companhia Navegação a Vapor no Rio Parnahyba — Dr. Fabio Nunes Leal.

Companhia de Navegação S. João da Barra e Campos — Sr. Manoel Ferreira Machado.

Companhia Navegação do Rio Sapucahy — Dr. Francisco Feio.

Companhia Vapores de Piauhy — Coronel Joaquim Antonio de Noronha.

Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil —Dr. Gustavo Vauthier.

The Brazil Great Southern Railway Co. Ld. — Sr. Frank Ambler.

Companhia Estrada de Ferro de Goyaz — Dr. Pedro A. Nolasco Pereira da Cunha.

Great Westhern of Brazil Railway Co. Ld. — Sr. A. Connor.

Leopoldina Railway Co. Ld. — Sr. A. H. A. Knox Little.

Madeira Mamoré Railway Co. — Dr. Gaston de Cerjat.

Companhia Mogyana de Estradas de Ferro — Dr. José Pereira Rebouças.

Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brazil — Dr. Alvaro M. de Oliveira Castro.

Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brazil — Marechal Jeronymo Rodrigues de Moraes Jardim.

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes —Dr. Adolpho Augusto Pinto.

Companhia Estrada de Ferro de Araraquara — Dr. João Duarte Junior.

Sorocabana Railway Company — Dr. Alfredo Maia.

S. Paulo Railway Company, Ld. — Sr. Antonio Fidelis.

Companhia Estrada de Ferro União Valenciana— Dr. Alberto Augusto Furtado.

Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas — Dr. Alfredo Lopes da Costa Moreira.

Empreza de Navegação Espirito Santo-Caravellas — Sr. Francisco Teixeira Coelho.

Empreza Esperança Maritima — Sr. José Moreira da Silva Lobo.

Estrada de Ferro Central do Brazil — Dr. Aarão Reis.

Dr. José Joaquim da Silva Freire.

Dr. Carlos Euler.

Dr. Alberto de Andrade Pinto.

Dr. Ernesto M. Tygna da Cunha.

Dr. José Ascanio Burlamaqui.

Estrada de Ferro Oeste de Minas — Dr. Francisco Manoel das Chagas Doria.

Estradas de Ferro Minas e Rio e Muzambinho — Dr. Oscar Trompowsky.

Estrada de Ferro Bahia a Minas — Sr. José Bernardo de Almeida.

Estrada de Ferro Central Rio Grande do Norte — Dr. João Proença.

Estrada de Ferro S. Paulo — Rio Grande — Dr. Gaston de Cerjat.

Estrada de Ferro do Paraná — Dr. Carlos J. F. Werterman.

Estrada de Ferro Nazareth — Dr. J. F. de Alencar Lima.

Estrada de Ferro de Sobral — Dr. Humberto Saboia de Albuquerque.

Estrada de Ferro D. Thereza Christina — D. Augusto Cesar de Pinna.

Inspectoria Geral de Navegação — Commandante Carlos Vidal de Oliveira Freitas.

Inspecção Geral de Obras Publicas — Dr. João Felippe Pereira.

Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro — Dr. Ernesto A. Lassance Cunha Dr. Carlos Niemeyer.

Congressistas inscriptos de accôrdo com a alinea *d* do art. 3º :

Agencia Geral de Despachos — Sr. Thadeu Rangel Pestana e Sr. Alberto Carneiro de Mendonça.

Directoria de Viação do Estado de Minas — Dr. Arthur Guimarães, commandante Armando Burlamaqui, Dr. Arthur Cesar de Andrade, Dr. Daniel Henninger, Dr. Eduardo Loschi, Dr. Heitor Lyra da Silva, Dr. Hercilio Luz, Sr. Joaquim Machado de Mello, commendador José Gomes Carneiro, Dr. Julio Koeler e Dr. Luiz Cantanhede de Carvalho Almeida.

No dia 6 de dezembro, como fôra fixado, no salão nobre do Pavilhão Monröe e com a presença do Sr. Ministro da Viação, realizou-se a sessão inaugural do « Congresso », que continuou a funccionar, diariamente, até o dia 13.

Dos trabalhos do « Congresso » resultou a approvação das seguintes deliberações.

Deliberações approvadas

I

Modificações a estabelecer e novas medidas a adoptar, tendo por fim melhorar o regimen vigente das tarifas de transporte das estradas de ferro.

O « Congresso das Vias de Transporte no Brazil » é de parecer que :

1.º Sejam ratificadas as seguintes resoluções, adoptadas pelo « Primeiro Congresso de Estradas de Ferro », reunido nesta Capital em 1882 :

I. Os fretes nas estradas de ferro não devem exceder, em caso algum, o limite maximo dos que forem cobrados pelos meios ordinarios de transporte, na região servida pela estrada de ferro.

II. Convém promover o transporte dos productos provenientes das regiões mais afastadas dos mercados consumidores e exportadores, e bem assim o movimento de passageiros sobre grandes distancias, adoptando-se geralmente o systema de tarifas differenciaes, de modo, porém, que as bases para as differenças de taxas, em cada estrada, sejam as que mais convierem para que a empreza transporte a maior quantidade possivel de passageiros e mercadorias.

III. As estradas de ferro que constituem troncos de viação devem de offerecer em suas tarifas concessões de reducção de frete aos productos que percorrem certas extensões de ramaes convergentes ou de prolongamentos dos mesmos troncos, afim de que as linhas que com esses troncos, se communicam, possam transportar sem sacrificio os productos das regiões mais afastadas, ampliando-se assim ás emprezas de taes ramaes e prolongamentos os systemas de tarifas differenciaes.

IV. Convem ainda que as administrações de duas ou mais estradas de ferro que se communicam, organizem de accôrdo tarifas communs para as mercadorias e passageiros que tenham de transitar por essas estradas, passando de uma para outra.

V. As estradas de ferro devem offerecer a faculdade de ser pago o frete das mercadorias nas estações de destino, e bem assim outras vantagens, taes como:— a cobrança por conta do remettente, de quantias com que estiverem onerados os generos; supprimentos ou additamentos sobre esses generos; e finalmente, transporte a domicilio, nas cidades importantes.

VI. Sem quebra do principio geral — que as mercadorias devem de pagar nas estradas de ferro tudo quanto podem pagar — é indispensavel

reduzir o mais possivel os fretes dos generos alimenticios produzidos no paiz, das materias primas e machinismos destinados ás industrias agricola e fabril e dos materiaes de construcção, sobretudo madeiras nacionaes.

VII. Na revisão das tarifas das estradas de ferro do Estado e das que gosarem de garantia de juros não se deve perder de vista que os capitaes nella empregados teem direito, sempre que fôr possivel, a uma remuneração razoavel; mas, se com a reducção das tarifas de taes estradas, o Governo reconhecer que póde obter o estabelecimento ou o desenvolvimento de industrias novas, que compensem o sacrificio resultante da reducção, póde e deve fazel-o.

VIII. Tendo as actuaes emprezas que gosam de favores ou concessões do Estado limites estabelecidos em suas concessões para os fretes a cobrar, devem ser respeitados esses limites, salvo novo accôrdo; porquanto é certo que fóra desses limites não podem essas emprezas ser forçadas a reduzir as suas tarifas sinão mediante indemnização ou novos favores que compensem os sacrificios que semelhante reducção lhes póde causar.

2.º Sejam mais adoptadas, como medidas geraes, as seguintes:

a) tarifa differencial, commum ás diversas estradas de ferro em trafego mutuo, nos transportes para mais de um Estado, applicavel a differenciação á distancia total da procedencia ao destino;

b) tarifas de exportação, com preço fixo de procedencia a destino, para facilitar a exportação de productos que não tenham similares em zonas mais proximas do littoral;

c) reducção de fretes para vagões completos e para trens completos;

d) uso de tarifas, reduzidas em certas épocas do anno, ou de experiencia, comtanto que sejam para uso geral do publico e previamente annunciadas;

e) abranger o frete, como regra, todos os serviços desde o recebimento da mercadoria até a final entrega eliminadas as taxas accessorias, salvo em transportes de despachos especiaes;

f) serem os fretes de mercadorias e encommendas calculados por peso, evitando-se, tanto quanto possivel, o frete por volume;

g) gozarem os productos da industria nacional de razoavel reducção de fretes.

3.º As administrações das emprezas de transporte — reconhecendo a necessidade de estimular e desenvolver a producção nacional e a influencia que sobre esta teem os fretes — observem sempre um regimen liberal no estabelecimento de suas tarifas, principalmente si lhes fôr permittida maior liberdade de acção para adoptarem reducções convenientes.

II

Modificações a estabelecer e novas medidas a adoptar, tendo por fim melhorar o regimen vigente das tarifas de transporte nas vias maritimas e fluviaes.

O « Congresso das Vias de Transporte no Brazil» é de parecer que:

1.º Seja organizada uma pauta, ou classificação, de mercadorias, adequada ao serviço de transporte por via maritima e fluvial;

2.º Sejam adoptadas para os serviços de navegação tabellas de fretes maximos, por metro cubico, ou por tonelada, variaveis conforme a natureza da navegação, permittido, entretanto, que o transporte possa ser feito, em qualquer occasião, por fretes inferiores aos estipulados nas tabellas adoptadas;

3.º Sejam extensivas á navegação fluvial de propriedade de estradas de ferro as respectivas pautas, tarifas e condições regulamentares, em tudo quanto fôr applicavel;

4.º Sejam de bases decrescentes de 500 em 500 milhas, as tarifas officialmente organizadas para a grande cabotagem;

5.º Fiquem as mercadorias directamente sujeitas, além do frete, ás taxas accessorias (de carga e descarga, transbordo e outras) que forem estabelecidas para serem cobradas nos portos de procedencia, ou de destino.

III e V

Necessidade e meios praticos de uniformizar, quanto possivel, a nomenclatura das mercadorias, as bases geraes para a classificação tarifaria e as condições regulamentares dos transportes nas estradas de ferro.

Trafego e percurso mutuos nas vias ferreas. Condições geraes em que devem de ser estabelecidos e mantidos. Facilidade para os expedidores e garantias para as emprezas de transporte.

O « Congresso das Vias de Transporte no Brazil » é de parecer que:

1.º Convem que a Commissão — que, constituida pelos representantes das principaes emprezas ferro-viarias do Estado de S. Paulo, alli já funcciona com o fim de proceder á revisão geral completa dos respectivos codigos de tarifas — torne-se *geral,* nella tomando parte representantes da Estrada de Ferro Central do Brazil, Leopoldina Railway, Minas e Rio e outras estradas de ferro, ficando essa *Commissão geral* encarregada de elaborar um codigo de disposições tarifarias, que uniformize quanto possivel

a nomenclatura das mercadorias, as bases geraes para classificação e as condições regulamentares dos transportes, para ser adoptado pelas linhas ferreas do paiz, no intuito de facilitar o trafego e percurso mutuos entre as mesmas;

2.° E' de conveniencia seja revisto o regulamento de 1857, referente á fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, conforme votos de Congressos anteriores, agora renovados.

IV

Organização de quadros uniformes para a representação estatistica dos serviços ferros-viarios em todos os seus elementos e dos respectivos resultados. Modelos geraes a adoptar.

O «Congresso das Vias de Transporte no Brazil» é de parecer que:

1.° Todos os trabalhos estatisticos se centralizem, si não nas mãos de um unico empregado, ao menos sob a mesma direcção (Voto emittido pelo Conselho Superior da Estatistica da França);

2.° Todos os elementos se organizem em periodos certos, podendo ser contados de janeiro a dezembro;

3.° Taes elementos e, ainda, o numero de empregados sejam referidos á extensão média em trafego naquelle periodo;

4.° Na apuração dos elementos referentes ás receitas do trafego, constituidas pelas verbas: — animaes, bagagens e encommendas, carros e vehiculos, e mercadorias, sejam utilizadas as primeiras vias originaes dos despachos, depois de conferidos os calculos pela Contadoria; devendo, na apuração da verba — viajantes — empregar-se as mensaes de viajantes, depois de tambem rigorosamente conferidas pela Contadoria, e representando o resumo das respectivas diarias enviadas pelas diversas estações e separadas em 1ª e 2ª classes;

5.° Não sendo possivel fazer a estatistica de todas as mercadorias transportadas, por causa de extrema variedade, dizeres incorrectos, incompletos e obscuros de alguns despachos, é conveniente organizar uma classificação das mais commummente despachadas, indicando, mais ou menos, as producções caracteristicas das zonas atravessadas e percorridas pela estrada, classificação que deverá ser revista annualmente, afim de que se eliminem, se desdobrem, se accrescentem ou englobem algumas das classes, e isso de accôrdo com a necessidade e experiencia dos trabalhos;

6.° Por ser um unico o material empregado nos differentes transportes, como meio de verificação de melhor aproveitamento, se classifiquem os

mesmos transportes de accôrdo com o proprio sentido, isto é, como movimento ascencional os feitos em kilometragem ascendente, a partir da estação inicial, e como movimento descencional os em sentido contrario, convindo, porém, que sejam distinguidos, nas estações collocadas nos grandes centros industriaes, ou em relação directa com os portos maritimos, ou fluviaes, os despachos que fizerem para as do interior, como « Importação » ; e os que forem destinados a essas estações, despachados pelas estações do interior, ou que circulem em transito, como « Exportação » ; sendo dadas a estas palavras o seu verdadeiro sentido commercial ; e considerados todos os outros despachos entre estações, excluidos os despachos de importação e exportação, como de movimento interestacional, podendo, para facilidade dessa discriminação ser usadas notas de expedição de cores convencionaes ;

7.º Para organização dos differentes percursos de trens, carros e vagões, as estradas adoptarão os processos que lhes forem mais convenientes convindo, porém, que sejam sempre discriminadas as especies geraes de trens, respectivamente com os carros e vagões, discriminados pelas suas especies e que forem por esses trens rebocados, considerando-se como unidade um vehiculo de duas rodas ;

8.º Para organização do percurso das locomotivas e da estatistica do consumo de combustivel, de lubrificantes e de diversos, se adoptem os processos que forem julgados melhores, determinando-se os percursos conduzindo trens remunerados, especiaes de serviço, de lastro, viajando escoteiras e em serviço de manobras, sendo, para o serviço de manobras, o percurso computado na razão de 10 kilometros por hora desse serviço ;

9.º Sejam representadas, com toda a exactidão, as unidades de trafego e as de trabalho, discriminadas em todos os seus detalhes praticos, separando-se os serviços remunerados dos gratuitos, só devendo ser consideradas como unidades de receita e de despeza as determinadas pelos transportes remunerados ; organizando-se tabellas em que sejam separados os differentes transportes em : — pagando, gratuito e em serviço, e em que se indiquem as differentes unidades de trafego, assim como a utilização dos trens e dos carros com os respectivos percursos, no transporte de viajantes, de mercadorias etc., e, tambem, os accidentes, adoptando-se para estes o modelo da Central do Brazil ;

10. Organizem-se estatisticas permittindo avaliar a durabilidade do material empregado na superstructura da linha, discriminando-se as diversas especies de dormentes e de trilhos, o tempo de conservação de cada um e a taxa de renovação ;

11. Seja determinada precisamente a capacidade média kilometrica, offerecida e occupada, de cada especie de carro e de vehiculo, afim de serem

deduzidas as respectivas taxas de utilização, sendo aquella de numero de viajantes e de cabeças, nos respectivos vehiculos e de toneladas nos outros, e especificadas as toneladas-kilometro de peso bruto e de peso util e sua relação para o bruto e determinada a carga util por vehiculo (carregado e vasio) e por trem; sendo, para o exame do consumo de carvão nas locomotivas, accrescentado, ao peso bruto acima referido, o peso proprio da locomotiva de seu *tender*;

12. Se especifiquem a receita e a despeza (comprehendidos na receita e na despeza os transportes remunerados, gratis e em serviço) por tonelada-kilometro de peso util; considerado, tambem, entre os diversos coefficientes, o numero de toneladas-kilometro referentes a cada empregado;

13. Se organizem quadros com as receitas, separando as que são propriamente do trafego das accessorias e a respectiva porcentagem com que concorre cada verba;

14. Organizem-se quadros com as despezas de custeio, separando o pessoal do material e porcentagem respectiva, assim como a conta de capital;

15. Seja dado o coefficiente de trafego como a relação da despeza de custeio, exclusivamente, para a receita propria do trafego;

16. Quando forem empregadas as médias, sejam tambem as maximas e as minimas, se possivel;

17. Uniformizem-se os pesos dos viajantes, dos animaes, dos carros e vehiculos; podendo-se adoptar o peso de 70 kilos para os viajantes de 1ª e de 2ª classes, e fixar o peso de 300 kilos para os animaes asinino, cavallar e muar, o de 400 para o vaccum, e de 100 kilos para o caprino, lanigero, suino e não especificados, e, finalmente, o de 400 kilos para os carros de duas rodas, e o de 600 kilos para os de quatro; parecendo razoavel adoptar, como medida comparativa e processo para determinar o custo uniforme da unidade geral de transporte, o meio seguinte:

a) determinar o equivalente de vagões de mercadorias (pelo peso) a um carro de viajantes;

b) achada essa relação, multiplical-a pela carga média de um vagão de mercadorias (carregado e vasio), e o producto, dividido pelo numero médio de viajantes, por carro, dará o peso de um viajante;

18. Sendo nossa moeda inconversivel, de valor oscillante e não se prestando, portanto, a comparações, reduzam-se as receitas e as despezas á libra esterlina, ao cambio médio annual, cuja nota seja fornecida pela Camara Syndical dos Corretores da praça do Rio de Janeiro;

19. Em periodos biennaes, sejam organizados diagrammas e tabellas, ou quadros graphicos, elucidativos dos diversos transportes;

20. Sejam determinados os desenvolvimentos virtuaes das estradas de ferro, separadamente para as suas linhas de tronco, ramaes e sub-ramaes, em um e outro sentido, organizando-se, de conformidade, os quadros de distancias das estações referidas á estação inicial;

21. Das despezas de locomoção, só sejam levadas á conta propriamente de trafego as de administração, de tracção e de reparação do material rodante, sendo todas as outras que lhe forem pertencentes lançadas na conta de « Diversas » e demonstradas em quadros distinctos;

22. A' conta de custeio e particularmente ás de trafego, nas estradas de ferro da União ou por ella subvencionadas por qualquer fórma, sejam levadas todas as despezas com o material que fôr adquirido para substituição da superstructura da linha, de locomotivas, carros, vagões, eixos, aros etc., deduzido o valor do material retirado, creando-se um fundo especial de depreciação annual para distribuição dessas despezas, afim de que não pesem mais sobre um anno que sobre outro;

23. Todas as estradas de ferro procurem cingir-se aos quadros e tabellas organizados pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro.

VI

Trafego mutuo nas vias de transporte terrestres, maritimas e fluviaes, comprehendido o caso das terrestres situadas entre maritimas ou fluviaes e vice-versa. Condições geraes em que convenha ser estabelecido e desenvolvido.

O « Congresso das Vias de Transporte no Brazil » é de parecer que:

1.° O trafego mutuo, entre estradas de ferro e emprezas de navegação maritima e fluvial, é operação sempre vantajosa aos interesses publicos e particulares;

2.° E' necessaria a revisão da actual legislação aduaneira da Republica para que accôrdos de trafego mutuo com emprezas estrangeiras de navegação possam operar-se em condições vantajosas;

3.° No estado actual da nossa tarifação ferro-viaria e de navegação, o accôrdo, já em execução, entre a Estrada de Ferro Central do Brazil e o Lloyd Brazileiro, póde servir de modelo a outros convenios analogos de trafego mutuo;

4.° E' de toda conveniencia que o Governo tome a iniciativa de promover a realização de taes accôrdos de trafego mutuo.

VII

Exame critico dos systemas tributarios, federal e estadoaes, nas varias taxas e disposições que affectam o serviço das vias do transporte. Modificações necessarias.

O « Congresso das Vias de Transporte no Brazil » é de parecer que:

1.° Seja estabelecido o regimen das isenções de impostos aduaneiros para o material destinado a estradas de ferro e á navegação, quer de concessão federal, quer de estadoaes, quer de municipaes, feitas as necessarias excepções em beneficio da industria nacional;

2.° Seja revisto o regulamento para fiscalização e cobrança do imposto federal de transporte, no sentido de tornal-o mais equitativo e proporcionado aos preços das passagens, tanto nas estradas de ferro, como nas linhas de navegação maritima e fluvial, para o que já está o Governo autorizado pelo art. 17 da lei n. 2.050, de 31 de dezembro de 1908;

3.° Sejam abolidos, ou pelo menos alliviados, pelos Estados, os impostos de transito;

4.° Attendendo a que o desenvolvimento das industrias de transporte, sob o regimen de fretes reduzidos, depende exclusivamente do da producção nacional, convem proceder-se á revisão, nesse sentido, do nosso systema tributario, de modo a allivial-a tanto quanto possivel.

VIII

Influencia, sobre a vida economica das emprezas nacionae, de transporte maritimo e fluvial, dos impostos inter-estadoaes e municipaes, dos convenios sobre fretes e rebates e da applicação dos regulamentos vigentes aduaneiros, sanitarios postaes e de capitanias.

O « Congresso das Vias de Transporte no Brazil » é de parecer que:

1.° As emprezas nacionaes de navegação de cabotagem devem procurar evitar as perturbações que, sobre a sua vida economica e sobre o proprio commercio, determina a instabilidade dos fretes;

2.° As emprezas nacionaes, que mantiverem linhas regulares para portos estrangeiros, devem ser amparadas, por medidas convenientes no trafego internacional;

3.° São muito prejudiciaes, ás permutas entre os Estados e ao trafego maritimo e fluvial, os impostos, ou emolumentos estadoaes sobre navios nacionaes em trafego nos portos da Republica e os impostos estadoaes e municipaes sobre agencias e sobre o material auxiliar, de carga e descarga,

das emprezas de navegação que executam serviços contractados com o Governo Federal;

4.º Sejam modificadas as normas em vigor para o despacho dos navios nacionaes, de fórma a serem estes despachos feitos no porto inicial de cada viagem e validas para a viagem redonda, sendo apenas visados, sem novas formalidades, emolumentos, ou sellos, nos portos de escala;

5.º Sejam abolidas as visitas para os paquetes de passageiros que tiverem medico subordinado á Directoria da Saude Publica, e para os demais navios de passageiros, nacionaes ou estrangeiros, sejam ellas feitas á chegada dos mesmos, a qualquer hora do dia, ou da noite;

6.º Seja adoptada uma fórmula unica de manifesto ou de lista de cargas e de passageiros, para uso das emprezas e de todas as repartições officiaes;

7.º Sejam dispensados, nas operações da navegação de cabotagem, as exigencias da « Consolidação das Leis das Alfandegas » quando cabiveis exclusivamente á navegação do exterior;

8.º Sejam abolidas as desinfecções nos navios de passageiros, salvo casos de exigencias de saude publica;

9.º Sejam as malas do correio entregues e recebidas, a bordo, pelas respectivas repartições postaes;

10. Seja modificado o regulamento das capitanias dos portos, principalmente para a reducção do numero de vistorias em cada anno;

11. Seja revisto o regulamento da praticagem dos portos, no sentido de, abolido o privilegio, ser facultado ás emprezas de navegação de cabotagem contractar livremente seus praticos;

12. Seja revisto o regulamento da navegação de cabotagem.

IX

Conveniencia de adoptarem as estradas de ferro federaes, além da escripturação official, de accôrdo com a prescripcões do Thesouro Federal, outra, propriamente mercantil, discriminando convenientemente as despezas de custeio e de capital.

O « Congresso das Vias de Transporte no Brazil » é de parecer que:

1.º No intuito de mais promptamente habilitar a administração das ferro-vias da União a conhecer, em seus detalhes, as despezas e receitas respectivas, assim como as quantias empregadas em melhoramentos e acquisições, que importam augmento de capital, convem que estas administrações ampliem a sua escripturação annexando, á escripturação de caracter fiscal, exigida pelas leis de Fazenda, a escripturação auxiliar em uso actualmente,

dando-lhe uniformidade e os moldes de perfeita escripturação industrial; systematizando, assim, os valiosos elementos de apreciação, já existentes, baseados nos abundantes dados estatisticos que mensalmente são coordenados nos diversos departamentos e publicados em relatorios annuaes.

X

Estudo do consumo da lenha como combustivel nas vias de transporte e do emprego de dormentes de madeira nas estradas de ferro, sob o duplo ponto de vista da economia do serviço das emprezas e do regimen florestal do paiz.

O « Congresso das Vias de Transporte no Brazil » é de parecer que:

1.º A cultura florestal será um bem para o paiz, uma fonte de riqueza para os que a explorem e uma obra particularmente util para as linhas ferreas e de navegação fluvial, merecendo, por isso, a sympathia e a dedicação dos lavradores, dos industriaes e dos capitalistas, bem como o amparo e a animação dos publicos poderes, principalmente nas regiões pobres de mattas, ou já devastadas, e assim, tambem, nas que teem sido flagelladas por seccas periodicas;

2.º Convem seja adoptado o tratamento dos dormentes de madeiras brancas pelos processos antisepticos e o empedramento do leito das estradas de ferro, como meios de poupança da riqueza florestal do paiz.

XI

Medidas que poderão as emprezas de transporte promover, ou auxiliar, para activar o desenvolvimento economico das zonas marginaes.

O « Congresso das Vias de Transporte no Brazil » é de parecer que:

1.º As medidas que poderão as emprezas de transporte promover, ou auxiliar, para activar o desenvolvimento economico das zonas marginaes, devem ser as seguintes:

a) auxiliar a propaganda dos Governos Federal e Estadoaes, no sentido da colonização das zonas marginaes das vias de transporte, e promover a fundação de colonias de estrangeiros, ou nacionaes;

b) estabelecer campos de demonstração, onde o agricultor aprenda os processos modernos para tirar da terra os maiores proveitos possiveis;

c) facilitar ás colonias marginaes das vias de transporte os meios de acquisição de instrumentos aratorios, adubos chimicos, sementes etc. e, bem assim, a venda dos diversos productos;

d) adoptar tarifas essencialmente commerciaes, no sentido dos productos coloniaes poderem chegar sempre ás praças consumidoras e exportadoras; e, quando necessario, auxiliar os productores com supprimentos garantidos pelas mercadorias a transportar;

e) auxiliar o estabelecimento de industrias na zona marginal da linha e, bem assim, a construcção de pequenas estradas regionaes.

XII

Privilegio de cabotagem, regimen de subvenção, fiscalização e direcção geral e premios de velocidade. (Memoria apresentada pelo Sr. commandante A. Burlamaqui.)

O « Congresso das Vias de Transporte no Brazil » é de parecer que:

1.° O privilegio que a Constituição assegura ao pavilhão nacional para a navegação de cabotagem é uma sabia medida que consulta perfeitamente os interesses nacionaes;

2.° As subvenções são o meio mais seguro de protecção á marinha mercante mormente entre nós por ser esta, presentemente, o unico vehiculo que possue o paiz para a troca dos productos em toda a extensão do littoral, devendo as subvenções obedecer á necessidade da regularidade de communicações, á rapidez que já se torna imprescindivel entre certos centros de vida intensa, sem prejuizo das escalas intermedias, e á conveniencia de estimular o desenvolvimento de novos portos;

3.° A conveniencia de concentrar em um só orgão de fiscalização e direcção todas as dependencias da navegação e do commercio maritimo aos poderes publicos aconselha a creação de uma repartição autonoma de marinha mercante;

4.° Convém dar ás capitanias dos portos organização mais consentanea com o espirito commercial da navegação;

5.° No intuito de animar os capitaes applicados em emprezas de navegação, tornando, assim, possivel a acquisição de material cada vez mais aperfeiçoado, principalmente em relação á velocidade, convem sejam concedidos premios ás emprezas que adoptem navios que, nas viagens ordinarias, desenvolvam marcha superior a 15 milhas horarias e tenham seus planos devidamente approvados pelos poderes publicos.

XIII

Fundação de um « Centro das Vias de Transporte no Brazil ».

O « Congresso das Vias de Transporte no Brazil » é de parecer que :

Convem seja fundado, nesta Capital, o CENTRO DAS VIAS DE TRANSPORTE NO BRAZIL, destinado a promover a approximação entre as emprezas de transporte e realização das indicações do « Congresso das Vias de Transporte no Brazil », proseguindo no exame dos assumptos que possam interessar o problema da viação geral da Republica, no duplo intuito do respectivo desenvolvimento e do gradual barateamento dos fretes, constituindo-se orgão consultivo para as emprezas, para o Governo e para o publico; ficando a propria « Commissão Executiva » incumbida dos trabalhos preliminares indispensaveis a essa fundação.

Balanço da Caixa Especial das Obras do Porto do Rio de Janeiro em 31 de julho de 1910

Balanço da Caixa Especial das Obras do Porto do Rio de Janeiro em 31 de julho de 1910

OPERAÇÕES	MOEDA ESTERLINA		PAPEL-MOEDA		OURO NACIONAL	
	Receita	Despeza	Receita	Despeza	Receita	Despeza
Liquido producto dos emprestimos externos (£ 8.500.000-0-0)	7.603.136-13-3					
Juros abonados pelos agentes financeiros do Governo Federal até 31 de dezembro de 1909	484.461-13-9					
Saques do Ministerio da Fazenda em varias datas e a diversos cambios	—	4.600.000-0-0	81.840:552$380			
Pago em Londres a C. H. Walker & Comp. por serviços effectuados até 30 de junho de 1910	—	3.438.033-6-10	68.760:666$895			
Dique fluctuante, pagamentos effectuados	—	161.645-0-0	3.232:900$000			
Despezas de publicações feitas em Londres	—	200-0-0	4:000$000			
Juros dos emprestimos externos até maio de 1910	—	—	—	—	—	23.780:750$000
Amortização do emprestimo externo	—	—	—	—	—	1.699:337$952
Commissão de acceite de saques	—	—	—	—	—	51:117$500
Commissão de pagamentos de juros de emprestimo externo	—	—	—	—	—	237:807$500
Commissão de resgate por amortização do emprestimo externo	—	—	—	—	—	14:538$406
Valor do emprestimo interno em apolices	—	—	17.300:000$000			
Pago pelos bens, cousas e direitos encampados pelo Governo Federal para a execução das obras do porto do Rio de Janeiro	—	—	—	17.300:000$000		
Juros do emprestimo interno — 14 semestres vencidos até 30 de junho de 1910	—	—	—	6.055:000$000		
Receita arrecadada até 31 de julho de 1910:						
Renda de propriedades . . . . 5.048:945$364						
Renda de trapiches . . . . . 4.362:273$388						
Renda eventual . . . . 237:594$875						

Venda de materiaes	625:083$000						
Venda de terrenos	6.189:400$000						
Renda do caes	130:405$838						
Renda de juros por depositos	158:272$800						
Rendas diversas	913:951$005	—	—	17.666:017$770			
Receita a arrecadar		—	—	262.397$300			
Depositos de varias origens		—	—	100:763$519			
Cauções: valores em garantia de contractos		—	—	158:899$229			
Ministerio da Viação e Obras Publicas		—	—	34:955$775			
Ministerio da Justiça e Negocios Interiores		—	—	—	138:000$000		
Despezas judiciaes		—	—	—	44:081$510		
Saldo em poder de responsaveis		—	—	—	265:713$638		
Despendido pela secção administrativa		—	—	—	1.680:507$253		
Idem pela 2ª divisão — 1ª secção		—	—	—	36.878:399$981		
Idem pela 2ª divisão — 2ª secção		—	—	—	60.509:098$908		
Idem pela 3ª divisão		—	—	—	24.665:210$793		
Idem pela Commissão Constructora da Avenida Central		—	—	—	46.013:562$242		
Producto da taxa em ouro sobre a importação pelo porto do Rio de Janeiro, até 31 de julho de 1910		—	—	—	—	29.564:391$566	
Restituições da mesma até março de 1910		—	—	—	—	—	79:313$907
Conversão de ouro em papel-moeda ao cambio de 16 d		—	—	6.055:000$000	—	—	3.588:148$140
Supprimentos do Thesouro Nacional		112.279-19-10					
Saldos		—	—	—	1.875:578$543	—	113:378$161
		8.199.878-6-10	8.199.878-6-10	195.416:143$068	195.416:143$068	29.564:391$566	29.564:391$566

Saldos:

Em ouro nacional . . . . . 113:378$161
Em papel-moeda . . . . . 1.875:578$543

Basilio D. Vianna, official.— *A. da Rocha Miranda*, chefe da contabilidade.—*Francisco de Paula Bicalho*, director technico.

Commissão de Linhas Telegraphicas Estrategicas de Matto Grosso ao Amazonas e os selvicolas da região

Officio de 11 de outubro de 1910, do chefe da commissão tenente-coronel Candido M. Silva Rondon

Sr. ministro da Viação e Obras Publicas — Quando a 10 de agosto recebi a dolorosa noticia de haverem sido atacados e feridos por indios Nhambiquaras o tenente Nicolau Bueno Horta Barbosa e o aspirante Tito de Barros, ambos da Commissão de Linhas Telegraphicas Estrategicas de Matto Grosso ao Amazonas, communiquei-a, como me cumpria, ao Sr. director geral dos Telegraphos, pedindo que de tudo vos désse sciencia. Agora tenho a satisfação de vir participar-vos que esses dous officiaes já se acham restabelecidos em sua saude, sendo que o tenente Nicolau Bueno Horta Barbosa reassumiu desde 2 de setembro a direcção dos trabalhos que lhe estão confiados. Para dar-vos a versão exacta e detalhada dos acontecimentos de 9 de agosto, ordenei ao tenente Nicolau que me enviasse uma parte official, ordem que elle cumpriu telegraphando-me em data de 26 de setembro nos seguintes termos:

« Satisfazendo as vossas ordens, informo que a 9 de agosto, havendo cessado o pique ás 5 horas da tarde, pouco além da matta do Buracão, a 13 kilometros daqui, regressava eu com toda turma pelo pique aberto, á procura de um logar conveniente para cortar rumo em direcção ao Ranchão, onde iria dormir. Já estava lá uma carreta da bagagem e mantimentos. No dia seguinte pretendia fazer a mudança para o Formiga. A' frente da turma, seguimos, eu e o aspirante Tito, deixando atrás, a uns 200 metros, o pessoal. Eu levava a minha Winchester e o aspirante apenas uma pistola.

« Justamente em um momento em que eu examinava o terreno á direita, pretendendo furar o cerrado crú e sujo para attingir o Ranchão, que fica a 1.800 metros para o sul, fui inopinadamente atacado e ferido no peito por uma flecha de taquara e mais duas outras de ponta farpada, atravessando estas o antebraço esquerdo.

Simultaneamente o aspirante era ferido no peito por duas flechas de farpa.

Voltando immediatamente á esquerda dei com os olhos em um indio de pé, a cinco metros no maximo.

Correndo perigo imminente de perder a vida, procurei defender-me, o que consegui fazer armando a Winchester com um só dos braços, porque o outro ficou inerte devido aos ferimentos terem interessado todo o feixe muscular.

Logo que carregei a arma, apoiando-a ao solo, disparei-a. A bala foi bater em terra a meia distancia entre mim e o indio, que sumiu de minha vista como por encanto, fazendo-se ouvir um grande alarido que denotou a presença de outro no logar. Eu os não via porque, estando elles ajoelhados, ficavam encobertos pelo cerrado.

O aspirante Tito conseguiu divisar dois, ajoelhados ao lado do que com tanta audacia se levantara e posteriormente o João de Deus contou seis logares limpos correspondentes a outros tantos homens. Verificou-se bem a existencia de um trilho batido, preparado propositalmente para facilitar a retirada dos assaltantes que foram para o Norte.

O aspirante Tito deu tambem dois tiros de pistola, quasi ao mesmo tempo do meu, porém bastante alto, porque tinha antes o proposito de provocar o effeito moral sobre os atacantes do que o de os ferir. Tratamos de fazer barulho, certos de que só com isto conseguiriamos espantal-os.

Logo apoz o occorrido fui amparado pelo aspirante Tito, pois achava-me cambaleante. Pouco depois chegou o resto da turma composta só de praças e tratamos de organizar a retirada para o Juruena.

Restabelecido de uma vertigem e apezar da hemorrhagia abundante, pude reunir todas as minhas energias restantes, dando coragem aos soldados e tomando todas as disposições para que o meu transporte e o do aspirante fossem feitos com toda a cautela, pois havia perigo de renovar-se o ataque desde a estaca 118 até a estaca 400, onde fica o corrego dos Dois Macucos.

Fui carregado no capote de uma praça e o aspirante carregado e amparado por dois soldados.

Naquelle corrego fez-se um « banguê », no qual fui conduzido até aqui. Um pouco adeante desse ponto encontramos o João de Deus que eu mandara chamar ao Ranchão pelo soldado Minervino, que se desempenhou da incumbencia desarmado e corajosamente. O ataque realizou-se ás 5 1/2 horas e só ás 9 1/2 foi que aqui chegamos.

« Certo de que ia morrer e sentindo faltarem-me as forças e o ar, nada proferi que pudesse desalentar os meus companheiros e muito menos induzil-os a alguma vingança contra os atacantes. Desde que fui soccorrido,

ainda no local do assalto, não deixei de repetir a todos que me ouviam que aquelles infelizes de nada tinham culpa, que nunca lhes fizessem mal, porque seria injustiça.

Cremos assim haver nessa dolorosa contingencia, procedido de accôrdo com os exemplos e instrucções que de vós temos recebido. »

Como vedes a nossa situação no territorio dos Nhambiquaras é ainda melindrosa, apezar de todos os esforços que tenho empregado para apagar do espirito desses selvicolas o sentimento de desconfiança hostil nelles gravado pelas depredações dos seringueiros.

Felizmente, porém, outras noticias autorizam-me a participar-vos que as difficuldades desse genero acham-se hoje circumscriptas ao territorio dos Nhambiquaras. Com effeito, a leste desta nação a linha telegraphica, numa extensão de 110 kilometros, só poderia encontrar tropeços da parte dos indios Iranches, que frequentam os rios Cravary, Sacre, Papagaio e Burity. Elles mantinham-se em attitude hostil contra os civilizados que tentavam penetrar em seu territorio e conservavam-se em tão completa segregação de qualquer convivio comnosco que o mysterio reinava sobre tudo quanto lhes dizia respeito.

Só agora foi que eu pude reconhecer nelles um ramo da grande nação Pareci, e isso por que elles vieram pacificamente visitar a estação telegraphica de Utiarity, situada a 490 kilometros a noroeste de Cuyabá, na margem do Rio Papagaio, tendo assim, pela primeira vez, entrado em relações de amizade com os civilisados. Esta boa noticia foi-me communicada por telegrammas de 16 e 17 de julho, passados daquella estação pelo tenente Bezerra. Em resumo elle communicava-me o apparecimento dos indios á margem esquerda do Papagaio, a principio receiosos mas por fim bastante confiantes para atravessarem a nado o rio e virem confraternizar com o tenente e seus subordinados. Duas praças foram encarregadas de distribuir-lhes viveres e alguns presentes, ao que elles retribuiram dando suas flechas etc. Um delles, ainda rapaz, entendeu manifestar sua satisfação atirando flechas para o ar. Vendo isto, o tenente Bezerra entendeu ser de bom alvitre disparar um tiro tambem para o ar. Comquanto este acto do tenente não tivesse produzido o effeito de amedrontal-os nem de perturbar a boa harmonia, entendi haver sido elle uma imprudencia excusada, e por isso desapprovei-o em termos categoricos.

Graças á feliz circumstancia de eu ter como alliado e mui prestimoso auxiliar da commissão o cacique Parecí da tribu Uaymaré, major Libanio Coloizorecê, posso ter como certo que essas relações de amizade estarão em breve consolidadas e transformadas em alliança definitiva. Para alcançar esse objectivo expedi o seguinte telegramma ao citado cacique:

« Preciso que vás fallar com Iranche e dizer-lhe que *amure* Rondon reprovou acto tenente Bezerra, que atirou para o ar assustando a elles. Que *amure* Rondon deseja que elles sejam seus amigos, para o que vae desde já mandar-lhes presentes; deseja que Iranche não faça mal aos seringueiros, aos quaes recommendou respeito á vida e tudo que é de Iranche. Que brevemente *amure* Rondon irá fallar e abraçar os seus amigos Iranches.»

Se a Leste dos Nhambiquaras a situação é assim tão lisonjeira, a Oeste, nos Campos Novos da Serra do Norte, onde eu deparei o anno passado com uma nação inteiramente desconhecida, ella é ainda mais feliz.

Dos telegrammas que passo a transcrever vereis que, além das boas relações de amizade com esses indios, a commissão já lhes deve um auxilio consideravel representado no presente de 10 « jacás » de rama de mandioca a que se refere o primeiro telegramma do tenente Nicoláo.

Dadas as difficuldades quasi insuperaveis de abastecimento do pessoal naquellas paragens do sertão, semelhante presente assume proporções verdadeiramente inestimaveis.

Os telegrammas a que me refiro são estes:

Do encarregado da invernada de Campos Novos, 24 de agosto:

« Conforme vos prometti acabo de recolher hoje ao meio da civilisação os nossos indios, com todo brilhantismo. Abracei 10 com os quaes fallei por espaço de tres horas e vesti todos.

Pousam elles hoje em nossa roça sem receio, cantando constantemente e muito entoado.

O cacique prometteu não fazer mal ás nossas creações e quer a amizade de todos.»

Do feitor Mario Topin, Campos Novos, 17 de setembro:

« Verifiquei que de facto Severiano (o autor do telegramma anterior afugentou os indios por terem flechado um boi e um burro. Elles não appareceram durante um mez; findo esse prazo, voltaram, sendo verdadeira a informação de Severiano de os haver vestido e abraçado. Coincidiu ser a minha chegada no mesmo dia em que uma turma de 17 indios renovou a visita a este acampamento...»

Do tenente Nicolau recebi os tres telegrammas seguintes:

1.° De 23 de setembro — «Precisamos com urgencia de cachimbos, bastante assucar ou rapadura e farinha para poder attender e receber os indios de Campos Novos, que retribuiram os presentes de Topin com dez « jacás cheios de rama de mandioca. »

2.° De 29 de setembro — «As relações com os indios proseguem estreitas, devido á decisão de Topin que os levou até a casa do retiro, dan-

do-lhes presentes e comida, e conseguiu inspirar-lhes tanta confiança que alguns dormiram tranquillamente naquella casa. Topin pede permissão para ir á maloca delles; vou dar-lhe, recommendando que leve alguns bons companheiros.»

3.° De 9 de outubro — «Acabo de ter noticias de Campos Novos; são excellentes quanto aos indios que lá voltaram em numero de 21, tendo sido brindados por Topin.»

Resumindo, direi que no momento actual a commissão de linhas telegraphicas conta com a amziade de toda a população indigena de Matto Grosso, exceptuada apenas a dos Nhambiquaras. Isto quer dizer que, na extensão de 1.600 kilometros, está assegurada não só a construcção, que se está fazendo sob minha direcção, como tambem a conservação posterior em 1.500 kilometros, e só em 100 kilometros, desde o rio Juruena até a Serra do Norte, ainda subsistem tropeços. Porém, mesmo para a remoção destes, a pacificação dos Iranches e a de Campos Novos da Serra nos proporcionarão muito provavelmente, de novas possibilidades e novos recursos.

Com effeito, tudo me leva a crer que os Nhambiquaras são amigos e talvez alliados destas duas nações. Se assim for, não será difficil mandar-lhes mensagens de paz e amizade, com as quaes alcançaremos modificar as suas disposições bellicosas e de desconfiança, aliás muito motivadas, contra todos os civilizados.

Como quer que seja, de tudo quanto vos tenho dito até aqui concluireis certamente não ser o indio, mesmo o mais aguerrido, um impecilho insuperavel á exploração do sertão e mesmo á sua occupação. Se nós não nos achassemos tolhidos no nosso movimento invasor pelas prescripções da moral e da razão, não seriam os arcos e as flechas do gentio um estorvo serio a oppôr-se aos nossos passos.

Muitissimo mais dolorosa é a situação da turma do Norte, a qual teve de se avir, não com os selvicolas, mas com o terrivel impaludismo. Em cerca de dous mezes de trabalho temos 77 doentes, dos quaes tres officiaes incluidos neste numero o chefe, major Agostinho Raymundo Gomes de Castro que, doente de febre gastrica, viu-se obrigado a retirar-se para Manáos, onde deverá ter chegado a 9.

Já perdemos nove homens e poucos são os que ainda se acham em condições de trabalhar! Se compararmos as devastações do impaludismo com a inanidade da resistencia dos selvicolas, e a impossibilidade em que nos achamos de evitar as primeiras com a facilidade que temos de remover as causas da segunda, não poderemos deixar de reconhecer e proclamar que são desmedidamente exaggerados os clamores levantados por alguns

scientistas, industrialistas, etc. contra os indios, os quaes são por elles apresentados como elementos que ameaçam a nossa cultura.

Saude e fraternidade.— *Candido M. Silva Rondon,* tenente-coronel chefe da commissão.

Bibliotheca do Ministerio da Viação

Apezar de não competir mais ao Ministerio da Viação o serviço de distribuição de publicações de propaganda, hoje a cargo de uma secção especial da Secretaria da Agricultura, esta Bibliotheca tem continuado a expedir, além do *Boletim do Ministerio da Viação,* os relatorios dos respectivos Ministros e o resto do antigo *stock* existente.

No *Boletim* n. III foi noticiado o movimento da Bibliotheca até 1º de abril de 1910. Dessa data até o presente, a Bibliotheca expediu mais 7.099, volumes destinados a repartições publicas, associações, bibliothecas etc.

III

ACTOS OFFICIAES

Estradas de ferro (1)

DECRETO (legislativo) n. 2.291 — de 14 de dezembro de 1910

Autoriza a conceder ao machinista da Estrada de Ferro Central do Brazil, Cicero Martins Corrêa, um anno de licença, com ordenado, para tratar de sua saude.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancciono a seguinte resolução:

Art. 1º. Fica o Presidente da Republica autorizado a conceder ao machinista da Estrada de Ferro Central do Brazil, Cicero Martins Corrêa, um anno de licença, com ordenado, para tratar de sua saude.

Art. 2º. Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 14 de dezembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

DECRETO (legislativo) n. 2.329 — de 28 de dezembro de 1910

Autoriza o Presidente da Republica a abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 3.419:634$741, supplementar á verba n. 6 do art. 17 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancciono a resolução seguinte:

Artigo unico. Fica o Presidente da Republica autorizado a abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 3.419:634$741, supplementar á verba n. 6 do art. 17 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, para pagamento dos operarios, jornaleiros e diaristas da Estrada de Ferro Central do Brazil, nos termos do art. 41 da mesma lei; revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 28 de dezembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

---

(1) Com a constituição das diversas rêdes de viação, incluindo em um mesmo acto estradas de ferro de natureza differente, torna-se inapplicavel, nesta parte dos *Actos Officiaes*, a classificação adoptada nos numeros anteriores deste « Boletim », passando os actos respectivos a ser transcriptos na sua ordem chronologica.

N. da R.

DECRETO (legislativo) n. 2.331 — de 28 de dezembro de 1910

Autoriza o Presidente da Republica a abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito extraordinario de 46:516$866 para occorrer ao pagamento de despezas feitas com a extincta Commissão Central de Estudos e Construcção de Estradas de Ferro.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil :

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancciono a seguinte resolução :

Artigo unico. Fica o Presidente da Republica autorizado a abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito extraordinario de 46:516$866, para occorrer ao pagamento de despezas feitas com a extincta Commissão Central de Estudos e Construcção de Estradas de Ferro ; revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 28 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

DECRETO (legislativo) n. 2.333 — de 28 de dezembro de 1910

Autoriza o Presidente da Republica a conceder tres mezes de licença, com ordenado, para tratamento de saude, ao conferente de 3ª classe da Estrada de Ferro Central do Brazil Carlos Arantes Ramos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil :

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancciono a seguinte resolução :

Artigo unico. Fica o Presidente da Republica autorizado a conceder tres mezes de licença, com ordenado, para tratamento de saude, ao conferente de 3ª classe da Estrada de Ferro Central do Brazil, Carlos Arantes Ramos ; revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 28 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

DECRETO n. 8.077 — de 23 de junho de 1910

Constitue a rêde de viação fluminense

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando das autorizações constantes do n. VII, lettra *c*, do art. 18, da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, e do n. XXVI do art. 17 da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, revigorado pelo § 1° do art. 28 da citada lei n. 2.221, de 1909, decreta :

Art. 1.° A rêde de viação fluminense será constituida pelas seguintes vias-ferreas :

I. Linha auxiliar de Parahyba do Sul ao porto do Rio de Janeiro, que passará a ser o tronco da rêde.

II. Estrada de Ferro União Valenciana.
III. Estrada de Ferro Rio das Flores.
IV. Estrada de Ferro Vassourense.
V. Ligação da Linha Auxiliar, da Estrada de Ferro Central do Brazil, na estação de Governador Portella, á Estrada de Ferro Sapucahy, passando pela cidade de Vassouras.
VI. Ligação das estradas de ferro Valenciana e Rio das Flores entre Valença e Tabôas.
VII. Ligação de Rio Preto, da União Valenciana, á Santa Rita ou Bom Jardim, da Estrada de Ferro Sapucahy.
VIII. Ligação da União Valenciana, em Juparanã, á Estrada de Ferro Sapucahy, na Barra do Pirahy, pela intercallação de um terceiro trilho na Estrada de Ferro Central do Brazil.
IX. Ligação de Tres Ilhas a Barra Longa, pela transformação do *tramway* ahi existente.
X. Ligação de Juiz de Fóra, passando por Lima Duarte, a Bom Jardim ou ponto mais conveniente da rêde.
XI. As linhas em trafego e em construcção da Estrada de Ferro Oeste de Minas.

Paragrapho unico. Todas as linhas da rêde terão a bitola de um metro, para o que será reduzida a bitola da linha da União Valenciana.

Art. 2°. Ficam desde já autorizadas:

a) a acquisição das estradas II, III e IV do artigo precedente, por preço não superior a 10:000$ por kilometro, o qual será pago em apolices internas, de juro de 5 °/₀ ao anno;

b) as contrucções indicadas em os V, VI, VIII, IX e X do artigo precedente.

Art. 3°. O ministro da Viação e Obras Publicas providenciará para que sejam feitos os estudos e contractada a construcção das estradas de ferro V, VI, VII, VIII e X do art. 1°, para o que serão abertos os necessarios creditos.

Art. 4°. As condições de exploração definitiva do trafego da rêde constituida por este decreto serão estabelecidas opportunamente, podendo então ser-lhe incorporada a segunda secção da Estrada de Ferro Sapucahy, nos termos da clausula V do decreto n. 7.704, de 2 de dezembro de 1909, fazendo-se a ligação das linhas.

Paragrapho unico. Emquanto não fôr estabelecido o regimen definitivo a que se refere este artigo, a Estrada de Ferro Oeste de Minas continuará a ter a sua administração especial.

Rio de Janeiro, 27 de junho de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá.

DECRETO N. 8.088 — de 7 de julho de 1910

Abre ao Ministerio da Viação o credito de 500:000$, para as despezas de construcção do ramal de Sabará a Ferros, da Estrada de Ferro Central do Brazil

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante do art. 18, n. VII, letra *a*, da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 500:000$. para occorrer ás despezas de construcção do ramal de Sabará a Ferros, da Estrada de Ferro Central do Brazil.

Rio de Janeiro, 7 de julho de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá.

DECRETO N. 8.095 — de 15 de julho de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 10:933$557 para liquidação das contas relativas á administração da Estrada de Ferro Minas e Rio, no corrente exercicio.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante do art. 17, n. XXIII, da lei n. 1,145, de 31 de dezembro de 1903, revigorada pelo art. 28 § 1° da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta :

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credido de 10:933$557 para occorrer á liquidação das contas relativas á administração da Estrada de Ferro Minas e Rio, no corrente exercicio.

Rio de Janeiro, 15 de julho de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.099 — de 16 de julho de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 1.500:000$ para as despezas com os prolongamentos e obras novas da Estrada de Ferro Oeste de Minas

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil usando da autorização constante do n. VII, letra *m*, do art. 18 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta :

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 1.500:000$ para occorrer ás despezas com os prolongamentos e obras novas decretados para a Estrada de Ferro Oeste de Minas.

Rio de Janeiro, 16 de julho de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.121 — de 28 de julho de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 1.500:000$ para o prolongamento da linha do centro da Estrada de Ferro Central do Brazil.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização contida no art. 18 n. VII, lettra *a* da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta :

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 1.500:000$ para occorrer ás despezas do prolongamento da linha do centro da Estrada de Ferro Central do Brazil.

Rio de Janeiro, 28 de julho de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.122 — de 28 de julho de 1910

Approva os estudos definitivos e respectivo orçamento do primeiro trecho, comprehendido entre Pesqueira e Olho d'Agua dos Bredos, do prolongamento da Estrada de Ferro Central de Pernambuco, de Pesqueira a Flores

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos, bem como o respectivo orçamento, na importancia de 2.162:672$880, papel e £. 35.066-13-12, apresentados pela Great Western of Brazil Railway Company, para canstrucção do primeiro trecho de 41 kilometros 372 metros, comprehendido entre Pesqueira e Olho d'Agua dos Bredos, do prolongamento da Estrada de Ferro Central de Pernambuco, de Pesqueira a Flores, constantes dos documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação do Ministerio da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 28 de julho de 1910, 89° da Independencia e 22°, da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.128 — de 4 de agosto de 1910

Approva os estudos definitivoss e o orçamento do trecho comprehendido entre os kilometros 156+540 e 215, da linha de S. Francisco, da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos e o orçamento, na importancia total de 5.849:282$480, constantes dos documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas, para a construcção do trecho comprehendido entre os kilometros 156+540 metros e 215, da linha de S. Francisco, da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.

Rio de Janeiro, 4 de agosto de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.129 — de 4 de agosto de 1910

Approva os estudos definitivos, inclusive o orçamento do primeiro trecho de 84 kilometros e 440 metros da Estrada de Ferro S. Pedro-S. Borja, no Estado de Rio Grande do Sul.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil decreta;

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos do primeiro trecho, medindo 84 kilometros e 440 metros, até a séde da colonia Jaguary, onde termina, a estrada de ferro que, partindo da estação de S. Pedro, de Porto Ale-

gre a Uruguayana, se dirige para a cidade de S. Borja, no Estado do Rio Grande do Sul, e bem assim, o respectivo orçamento na importancia total de 4.040:421$900, constante dos documentos que com este baixam rubricados pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 4 de agosto de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.153 — de 18 de agosto de 1910

Approva os estudos difinitivos e o orçamento, na importancia total de 1.587:020$476, da variante da Serra do Riacho das Varas, com a extensão de 18.930 metros, entre os kilometros 61.080 e 80.100 do ramal de Curralinho, da estrada de ferro de Victoria a Diamantina.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos e orçamento na importancia total de 1.587:020$476, da variante da Serra do Riacho das Varas, com a extensão de 18.930 metros, entre os kilometros 61.080 e 80.100 do ramal de Curralinho, da estrada de ferro Victoria a Diamantina, de accôrdo com os documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Viação e ObrasPublicas.

Rio de Janeiro, 18 de agosto de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.185 — de 1 de setembro de 1910

Approva o projecto e o respectivo orçamento para a construcção de um trecho de 75k.280m da linha de Tibagy. prolongamento de Salto Grande á cabeceira do rio Cervo, da Estrada de Ferro Sorocabana.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu o governo do Estado de S. Paulo, decreta:

Artigo unico. Fica approvado, de accôrdo com a clausula II do decreto n. 7.995, de 12 de maio do corrente anno o projecto, com o respectivo orçamento, na importancia de 3.570:919$400, constante dos documentos, que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas, para a construcção de um trecho de 75k 280m da linha de Tibagy, prolongamento de Salto Grande á cabeceira do rio Cervo, da Estrada de Ferro Sorocabana.

Rio de Janeiro, 1 de setembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.186 — de 1 de setembro de 1910

Approva os estudos definitivos e respectivo orçamento do trecho comprehendido entre os kilometros 215 a 276 da linha de S. Francisco, da Estrada de Ferro S. Paulo — Rio Grande, pela margem esquerda do Rio Negro.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo — Rio Grande, de accôrdo com a clausula II do decreto n. 7.059 de 6 de agosto de 1908, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos e o respectivo orçamento, na importancia total de 4.343:505$948, constantes dos documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas, do trecho comprehendido entre o kilometro 215 na cidade do Rio Negro e o kilometro 276 da linha de São Francisco, da Estrada de Ferro S. Paulo — Rio Grande, pela margem esquerda do Rio Negro, mediante as seguintes condições :

1ª. A companhia adoptará na construcção das obras de arte os typos empregados até o presente nessa estrada ;

2ª. Submetterá á approvação do Governo novos typos de estações de 1ª, 2ª e 3ª classe, assim como de paradas, com o respectivo orçamento, referente á parte acima dos alicerces ;

3ª. Augmentará o material rodante, que deverá constar, no minimo, de tres locomotivas, dous carros de passageiros de 1ª classe, dous de 2ª, um mixto, dous de correio e bagagem, 15 fechados para mercadorias, cinco fechados para animaes, 20 diversos abertos e mais cinco vagonetes para turma de conserva ;

4ª. Justificará, nas tomadas de contas, as despezas omittidas no orçamento e que forem acceitas, a juizo da fiscalização.

Rio de Janeiro, 1 de setembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.187 — de 1 de setembro de 1910

Approva os estudos definitivos das duas primeiras secções de Monte Bello a Guaxupé, da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia da rêde de viação Sul Mineira.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos e o respectivo orçamento, na importancia total de 8.277:484$354, das duas primeiras secções de Monte Bello a Muzambinho e de Muzambinho Guaxupé, na extensão de 174,k 700 da linha de Monte Bello a Santa Rita e Cassia, pertencente á rêde de viação Sul Mineira, na fórma do decreto n. 7.704, de 2 de dezembro de 1909, e de accôrdo com as plantas e mais documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 1 de setembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.188 — de 1 de setembro de 1910

Approva o projecto e respectivo orçamento para a electrificação da linha de Victoria a Itabira de Matto Dentro da Estrada de Ferro de Victoria a Diamantina.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas, decreta :

Artigo unico. Fica approvado o projecto apresentado pela Companhia Estrada de Ferro de Victoria a Minas, de conformidade com o disposto no decreto n. 7.773, de 30 de dezembro de 1909, para a electrificação da linha de Victoria a Itabira de Matto Dentro, da Estrada de Ferro de Victoria a Diamantina, com o respectivo orçamento, na importancia total de 52.686:773$882, que será remunerada pelo producto do transporte do minerio de ferro, nos termos da clausula IV do referido decreto n. 7.773, de 30 de dezembro de 1909, tudo de accôrdo com os documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro 1 de setembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá.

DECRETO N. 8.217 — de 15 de setembro de 1910

Approva o projecto para a construcção de um alto forno electrico destinado á preparação do minerio de ferro que transportar a Estrada de Ferro de Victoria a Diamantina.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas, decreta;

Artigo unico. Fica approvado, de conformidade com a clausula III do decreto n. 7.773, de 30 de dezembro de 1909, o projecto apresentado pela Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas para a construcção de um alto forno electrico destinado á preparação do minerio de ferro que transportar a Estrada de Ferro de Victoria a Diamantina, de accôrdo com os documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 15 de setembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá

DECRETO N. 8.255 — de 29 de setembro de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 500:000$, para occorrer ás despezas com o ramal de Itacurussá, da Estrada de Ferro Central do Brzsil.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante do art. 18, n. VII, alinea *a*, da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 500:000$, para occorrer ás despezas de construcção do ramal de Itacurussá, da Estrada de Ferro Central do Brazil.

Rio de Janeiro, 29 de setembro de 1910, 89º da Independencia, e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá.

DECRETO N. 8.256 — de 29 de setembro de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 1.000:000$ para despezas com os prolongamentos e obras novas da Estrada de Ferro Oeste de Minas.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante do n. VII, lettra *m*, do art. 18. da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 1.000:000$, para occorrer ás despezas com os prolongamentos e obras novas decretadas para a Estrada de Ferro Oeste de Minas.

Rio de Janeiro, 29 de setembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá.

DECRETO N. 8.257 — de 29 de setembro de 1910

Proroga o prazo de dez mezes, fixado na clausula VI do contracto approvado pelo decreto 7.562, de 30 de setembro de 1909, para apresentação dos estudos definitivos da linha de Araguary a Goyaz e do trecho de Bambuhy até o ponto de ligação com os da primeira linha.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, decreta:

Artigo unico. Fica prorogado até o dia 25 de março de 1911 o prazo de dez mezes, fixado na clausula VI, do decreto n. 7.562, de 30 de setembro de 1909, e respectivo contracto de 25 de outubro daquelle anno, para apresentação dos estudos definitivos da linha de Araguary a Goyaz e do trecho de Bambuhy até o ponto de ligação com os da primeira linha.

Rio de Janeiro, 29 de setembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá.

DECRETO N. 8.270 — de 6 de outubro de 1910

Incorpora á rede da Estrada de Ferro S. Paulo Rio Grande a estrada de ferro que de Assumpção, capital do Paraguay, se dirija á foz do Iguassú ou outro ponto mais conveniente nas proximidades das Sete Quedas.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante do art. 18, n. II, da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, e attendendo á grande conveniencia de facilitar as relações commerciaes e a communicação por via-ferrea entre o Paraguay e o Brasil, decreta:

Art. 1.° Obtido o assentimento do governo do Paraguay, a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo Rio-Grande obriga-se a ligar á sua rede — construida em virtude do decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910 — á estrada de ferro que, segundo concessão do mesmo governo do Paraguay, se dirija de Asunción, capital dessa Republica, á foz do Iguassú ou a outro logar mais conveniente nas proximidades do salto das Sete Quedas, ponto terminal da estrada que parte do porto de S. Francisco, no Estado brasileiro de Santa Catharina, constituindo as

duas estradas uma linha continua que se chamará, com a approvação dos governos dos dous paizes interessados « Estrada de Ferro Brasil-Paraguay ».

Art. 2°. Aigaçãlo a que se refere o artigo precedente se fará ou utilizando a concessão do Governo Paraguayo, adquirida pela companhia em data de 21 de setembro de 1910 ou adquirido a mesma companhia, si puder, a linha ferrea já existente de Asunción para o interior.

Mediante accôrdo com o Governo Paraguayo, a linha ferrea paraguaya, em territorio paraguayo, e as linhas ferreas brasileiras, em territorio brasileiro, isto é, todo o systema ferro-viario da companhia ficará sujeito ao mesmo regimen de tarifas segundo uma tabella differencial.

Art. 3.° A Estrada de Ferro S. Francisco á foz do Iguassú reverterá ao pleno dominio da União, sem indemnização alguma, findo o prazo de 90 annos, contado da data em que for entregue ao trafêgo o seu primeiro trecho.

Art. 4.° Como compensação da reversão estabelecida no art. 3° e das despezas que occasionará a incorporação resultante da ligação de linhas determinada nos arts. 1° e 2°, fica elevado a 40:000$ o capital maximo kilometrico fixado pela clausula X do decreto n. 3.947, de 7 de março de 1901, na parte em que se refere á linha de S. Francisco á foz de Iguassú e o ramal de Sete Quedas, conforme o reconhecimento de que trata o decreto n. 7.059, de 6 de agosto de 1908.

Art. 5.° O augmento da garantia de juros a que se refere o artigo precedente só se tornará effectivo depois de concluidos os estudos da extensão total da linha transparaguaya.

Rio de Janeiro, 6 de outubro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá

DECRETO N. 8.271 — de 6 de outubro de 1910

Autoriza o contracto de construcção da secção da Estrada de Ferro Oeste de Minas, comprehendida entre Henrique Galvão e o kilometro 48, da Estrada de Ferro de Goyaz.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, tendo em vista o processo de concurrencia publica aberta pelo edital de 21 de dezembro de 1909, decreta :

Art. unico. Fica o ministro de Estado da Viação e Obras Publicas autorizado a contractar a construcção da secção da Estrada de Ferro Oeste de Minas, comprehendida entre a estação Henrique Galvão, dessa estrada, e o kilometro 48 da de Goyaz, com os engenheiros J. de Oliveira Fernandes e Humberto Saboya, de Albuquerque, mediante as clausulas que com este baixam, assignadas pelo mesmo ministro.

Rio de Janeiro, 6 de outubro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA
Francisco Sá.

Clausulas a que se refere o decreto n. 8.271, de 6 de outubro de 1910

I

Os contractantes obrigam-se :

A construir a secção da Estrada de Ferro Oeste de Minas, comprehendida entre a estação Henrique Galvão, desta estrada, e o kilometro 48, da de Goyaz de que trata o decreto n. 7.867, de 7 de fevereiro de 1910, e de accôrdo com as notas de serviço, que lhe forem entregues pela directoria da Estrada de Ferro Oeste de Minas.

II

A construcção da estrada (clausula I) comprehende :

a) roçado e destocamento ;
b) terraplenagem necessaria á construcção da secção e suas dependencias ;
c) obras de arte ;
d) edificios ;
e) assentamento do material fixo ;
f) assentamento da linha telegraphica ;
g) construcção e fornecimento das dependencias da secção, inclusive caixas de agua, geradores, motores, machinas ferramentas e material de officinas, que forem indicadas pelo Governo.

III

A construcção das obras será iniciada dentro de dous mezes, a contar da data da assignatura do contracto e deverá ficar concluida dentro de 18 mezes a partir do inicio.

Para os effeitos da presente clausula e da de n. XXVIII, alinea 1ª, só será considerado inicio da construcção o começo effectivo das obras.

IV

Uma vez iniciada, não poderá a construcção ser suspensa por mais de 15 dias consecutivos, salvo motivo de fôrça maior, a juizo do Governo.

V

Os contractantes obrigam-se a concluir todas as obras e fornecimentos constantes da clausula II, dentro do prazo de 18 mezes da data do inicio da construcção.

VI

Por dia de excesso dos prazos de dous a 18 mezes, marcados nas clausulas III e V para o inicio e terminação das obras, serão os contractantes multados em 100$ até tres mezes, respectivamente, podendo o Governo, após este excesso de tres mezes, rescindir o contracto nos termos da clausula XXVIII.

VII

O Governo poderá, quando entender conveniente, alterar os projectos das obras e a propria direcção da estrada, sem que de taes alterações resulte para os contractantes o direito de reclamar qualquer indemnização a titulo de prejuizos, lucros cessantes ou algum outro fundamento, salvo apenas o disposto no paragrapho seguinte.

Paragrapho unico. Si das alterações ordenadas resultar abandono de obras feitas ou encetadas, serão estas medidas definitivamente e o respectivo valor, de accôrdo com os preços da tabella de que trata a clausula XIV, creditado aos contractantes.

VIII

Só será acceito e empregado nas obras o material que satisfazer ás provas indicadas nas especificações que a respeito forem expedidas pelo Governo. Essas especificações indicarão tambem os meios de ser comprovada o effectivo emprego das quantidades respectivas desses materiaes.

IX

Afim de assegurar a fiel execução do contracto, obrigam-se os contractantes :

1) a ter os empregados necessarios á execução das obras, a juizo do Governo; e dispensar, quando por elle lhe for exigido, qualquer empregado que praticar actos contrarios á disciplina e á boa ordem, ou commetter grave erro de officio prejudicial á execução das obras, e a fazer o pagamento dos salarios em épocas regulares e dentro de prazo nunca superior a 60 dias, sob pena de ser feito pelo Governo, que descontará da caução de que trata a clausula XXIV a respectiva importancia ;

2) a augmentar o numero de pontos de ataque de serviço á requisição do Governo ;

3) a observar fielmente, em tudo que disser respeito á parte technica das obras, as disposições do decreto n. 7.959, de 29 de dezembro de 1880, as especificações para o prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brazil approvadas pelas portarias de 22 de dezembro de 1903 e 25 de julho de 1905, e as condicções especiaes que o Governo se reserva o direito para as obras e trabalhos bem como para o material;

4) a submetter-se á fiscalização que o Governo julgar conveniente, de accôrdo com as instrucções que para esse fim expedir.

X

As obras serão medidas e avaliadas provisoriamente de dous em dous mezes começando o primeiro mez no dia em que, de accôrdo com a clausula III, se der inicio á construcção.

Terminada a construcção de cada trecho e recebido este pelo Governo para ser trafegado (clausula XXVI), far-se-hão a medição e a avaliação finaes dos trabalhos nelle executados.

XI

Exceptuadas a medição e a avaliação de trabalhos preparatorios, de cava para fundações, de fundação de obra já encetada ou concluida, que tenha sido abandonada (clausula VII) e, em geral, de trabalhos e obras, cuja medição não possa ser em qualquer tempo refeita ou verificada com segurança e exactidão, as quaes serão definitivas, todas as medições e avaliações bi-mensaes serão sempre provisorias.

XII

O material importado de que trata a lettra *g* da clausula II, acceito pelo Governo, será computado definitivamente na avaliação das obras respectivas, observado o disposto na clausula XVIII.

XIII

Tanto nas medições e avaliações provisorias, como nas definitivas, só serão comprehendidas as obras e trabalhos executados de inteiro accôrdo com os projectos approvados, desenhos respectivos e ordens de serviço, e o material acceito.

XIV

As obras medidas serão avaliadas, applicando-se os preços de unidade constantes da tabella respectiva, que, depois de rubricada pelos contractantes, ficará fazendo parte integrante do contracto.

O material importado de que trata a lettra *g* da clausula II, quando confiado aos contractantes pelos Governo, será da fabrica que este indicar e o preço será o mais baixo encontrado pelo Governo no mercado para o material dessa fabrica, com o accrescimo de 5 %.

XV

Correrão por conta dos contractantes : *a*) todos os trabalhos accessorios necessarios á execução das obras, como caminhos de serviço, estiva, abrigos para trabalhadores, armazens e depositos para generos alimenticios e material de construcção, e outros semelhantes ; *b)* acquisição de locomotivas e vagões destinados ao transporte de lastro, visto que o custo delles já se acha incluido nos preços de unidade constantes da tabella respectiva (clausula XIV).

§ 1º. Nas linhas em trafego da Estrada de Ferro Oeste de Minas só terão transporte gratuito os materiaes directamente destinados á construcção das obras.

Aos trabalhadores, destinados á construcção e quando em viagem para o local dos trabalhos, será concedida uma reducção de 50 % sobre os preços das passagens, na Estrada de Ferro Oeste de Minas.

§ 2º. O material e o pessoal indicado no paragrapho precedente quando houverem de ser transportados na Estrada de Ferro Central do Brazil, entre a estação Central e a do Sitio ou a de Bello Horizonte, pagarão, outrosim, os respectivos fretes e passagens com abatimento de 50 % na fórma das instrucções, que para esse fim forem expedidas.

XVI

Para os demais trabalhos não especificados na tabella de preços de que trata a clausula XIV, mas que os contractantes serão obrigados a executar por determinação do Governo, serão adoptados os preços de unidades para as empreitadas do prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brazil, approvados pela portaria de 22 de dezembro de 1903, e, não existindo entre estes preços de unidades, serão elles accordados por tres arbitros, um do Governo, outro dos contractantes e o terceiro previamente escolhido por estes dous arbitros, para cada caso.

XVII

As obras e o material (clausulas XIV e XVI), bem como as quantias com que concorrerem os contractantes para desapropriação e fiscalização (clausula XXXI), serão pagos em titulos da divida publica, ao par, de juro annual de 5 % papel, cuja emissão será autorizada opportunamente.

XVIII

O pagamento das obras será feito em prestações, dentro de 30 dias, contados do em que as respectivas medições e avaliações, provisorias ou finaes, depois de expressamente acceitas pelos contractantes, seu procurador ou preposto (clausula XXI), forem approvadas pelo Governo ; o do material a importar (clausula II, lettra *g*) dentro de 30 dias a contar do em que tiver sido acceito pelo Governo, e o das quantias com que concorrerem os contractantes para desapropriação e fiscalização (clausula XXXI), por occasião do primeiro pagamento das obras, que se seguir.

XIX

De cada pagamento ficarão retidos no Thesouro Nacional 2 % para o augmento da caução de que trata a clausula XXIV.

XX

Recebidas todas as obras e o material (clausula II) serão liquidadas as contas com os contractantes, em vista da medição e avaliação finaes do ultimo trecho.

XXI

Em tudo que disser respeito á execução do contracto, será o Governo representado pelo director da Estrada de Ferro Oeste de Minas.

Os contractantes obrigam-se a ter no logar dos trabalhos um procurador idoneo, a juizo do Governo, legalmente constituido com poderes plenos e especiaes para resolver definitivamente sobre a execução, classificação, medição e avaliação das obras assim como sobre tudo o mais que for concernente ao contracto, bem como em cada um dos trechos que forem designados pelo Governo, preposto idoneo, tambem a juizo delle, constituido do mesmo modo que o procurador e com iguaes poderes relativamente ás obras do trecho respectivo.

XXII

O contracto, tanto para a execução das obras como para o fornecimento do material, não poderá ser transferido sem expresso consentimento do Governo, sendo, porém, permittido aos contractantes sub-empreitar, independente de autorização, a execução de qualquer dellas, mantida, porém, a sua responsabilidade e sendo elles por si, seu procurador ou preposto (clausula XXI) os unicos admittidos a tratar com o Governo.

XXIII

Sendo federaes os serviços a cargo dos contractantes, estão elles isentos de impostos estadoaes e municipaes e, bem assim, dos de importação, de accôrdo com as leis e regulamentos aduanciros em vigor.

XXIV

Para garantia da fiel execução do contracto prestarão os contractantes a caução de 20:000$ em papel-moeda, sem direito a juros, ou em titulos da divida publica, a qual será recolhida ao Thesouro Nacional antes da assignatura do contracto e irá sendo augmentada com a importancia de 2 °/o deduzida de cada um dos pagamentos que lhes forem sendo feitos (clausula XIX), obrigando-se a integral-a dentro de 30 dias, contados do da intimação para este fim, todas as vezes que for desfalcada, quer em virtude de multa (clausulas VI e XXIX), ou de pagamento pelo Governo de salarios (clausula IX) ou despezas de conservação e solidez das obras (clausula XXV), quer por qualquer outro motivo.

XXV

Os contratantes serão responsaveis pela conservação e solidez das obras de terraplenagem durante o prazo de seis mezes, e pelas das de arte, tanto correntes como especiaes, durante o de um anno, ambos a contar da data da medição final (clausula X), devendo, emquanto não estiverem findos, fazer as reconstrucções e reparos necessarios, a juizo do Governo, sob pena de serem feitos por este e a importancia das despezas descontada da caução (clausula XXIV), ficando apenas isentos da obrigação do que disser respeito ao asseio dos edificios existentes nos trechos da estrada recebidos pelo Governo para serem trafegados (clausula XXVI).

XXVI

Terminada a construcção de cada trecho da estrada da extensão que fôr fixada pelo Governo, será elle recebido provisoriamente por este para ser trafegado e, definitivamente, depois de findos os prazos de responsabilidade pela sua conservação e solidez (clausula XXV), lavrando-se em ambos os casos termo minucioso em livro especial, que será aberto, rubricado e encerrado pelo director da Estrada de Ferro Oeste de Minas.

XXVII

Recebidas definitivamente todas as obras (clausula XXV) e acceito todo o material, será restituida aos contractantes a caução (clausula XXIV) ou o saldo respectivo.

XXVIII

O contracto ficará rescindido de pleno direito, independentemente de interpellação ou acção judicial, e será assim declarado por decreto, perdendo os contractantes a caução e seu reforço (clausulas XXIV e XIX) e não tendo direito a indemnização alguma, mas apenas ao pagamento das obras excutadas, do material acceito, depois de deduzida a importancia das multas, porventura impostas e ainda não satisfeitas, assim como a dos salarios e a das despezas de conservação e solidez pagas pelo Goveruo (clausulas IX e XXV), em cada um dos seguintes casos:

1°, si a construcção não fôr iniciada dentro do prazo fixado na clausula III;
2°, si os trabalhas forem suspenso por mais de 15 dias consecutivos, salvo força maior, a juizo do Governo (clausula IV);
3°, si forem empregados operarios em numero tão reduzido que demonstre, a juizo do Governo, desidia dos contractantes na execução do contracto ou intenção de não cumpril-o;
4°, si, determinado o prazo de tres mezes de que trata a clausula VI, não estiverem terminadas todas as obras ou não tiver sido fornecido todo o material;
5°, si não fôr integrada a caução dentro do prazo fixado na clausula XXIV;
6°, si o contracto fôr transferido sem expresso consentimento do Governo (clausula XXII).

XXIX

A infracção de qualquer das clausulas do contracto, para que não haja pena especial, será punida com a de multa, imposta pelo Governo, de 200$ a 2:000$ e do dobro na reincidencia.

XXX

A importancia das multas (clausulas VI e XXIX), dos salarios pagos (clausula XII) e das despezas de conservação e solidez das obras (clausula XXV), além de poder ser descontada da caução, nos termos da clausula XXIV, poderá, a juizo do Governo, ser cobrada executivamente, si não fôr recolhida ao Thesouro Nacional dentro de 30 dias, contados da intimação para o pagamento.

XXXI

Os contractantes concorrerão com a quantia necessaria para a desapropriação dos terrenos e bemfeitorias precisos para a construcção da estrada e

suas dependencias, bem como, annualmente, com a de 150:000$000 em prestações iguaes e por trimestres adiantados, para as despezas de locação e fiscalização por parte do Governo, devendo ser paga a primeira prestação antes do inicio da construcção das obras (clausula III).

XXXII

E' concedido aos contractantes o direito de desapropriar por utilidade publica, na fórma da legislação em vigor, os terrenos e bemfeitorias necessarios á construcção da estrada e suas dependencias.

XXXIII

As notas de serviço começarão a ser entregues aos contractantes logo após a assignatura do contracto, attendendo-se, desta data em deante, ao que as necessidades dos trabalhos e requisições dos contractantes exigirem, a juizo do Governo.

XXXIV

Os contractantes serão obrigados a fornecer mensalmente ao chefe de secção uma relação das turmas, com o respectivo numero de trabalhadores empregados nos serviços.

XXXV

Nos pontos indicados para a construcção de obras de arte, os contractantes devem ter em quantidade sufficiente, a juizo do engenheiro incumbido da fiscalização dos trabalhos, os materiaes necessarios para as mesmas obras.

XXXVI

Em caso de liquidação dos contractantes, ficará rescindido o contracto de pleno direito e independentemente de acção ou interpellação judicial, procedendo-se á medição e pagamento dos trabalhos executados, sendo que a caução a que se refere a clausula XXIV será paga depois de terminar a responsabilidade de que trata a clausula XXV.

XXXVII

O sello proporcional do contracto será pago nas contas dos contractantes a que se refere a clausula XVII.

XXXVIII

O proponente escolhido deverá, antes de assignar o respectivo contracto, mostrar-se devidamente habilitado, a juizo do Governo.

XXXIX

Ficará sem effeito o presente decreto, si o respectivo contracto não fôr assignado dentro de 10 dias da data do convite para esse fim feito ao proponente acceito.

Rio de Janeiro, 6 de outubro de 1910.— *Francisco Sá.*

DECRETO N. 8.272 — de 6 de outubro de 1910

Approva os estudos definitivos do ramal de Uberaba da Companhia Estrada de Ferro de Goyaz, na extensão de 51.120 metros.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos do ramal de Uberaba da Companhia Estrada de Ferro de Goyaz, na extensão de 51.120 metros, a partir de Uberaba em direcção a S. Pedro de Alcantara, de accôrdo com as modificações propostas pelo engenheiro fiscal e o respectivo orçamento na importancia de 3.621:485$259.

Rio de Janeiro, 6 de outubro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.273 — de 6 de outubro de 1910

Approva os estudos relativos ao trecho de Guaxupé a Monte Santo, na rêde de Viação Sul Mineira, com a extensão de 46.340 metros.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, Navegação, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos apresentados pela Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, relativos ao trecho de Guaxupé a Monte Santo, da rêde da Viação Sul Mineira, que constitue a 3ª secção da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia, na extensão de 46.340 metros e o respectivo orçamento reduzindo a 2.831:895$672, devendo as distancias kilometricas ser contadas em seguimento ás da Estrada de Ferro de Muzambinho.

Rio de Janeiro, 6 de outubro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.274 — de 6 de outubro de 1910.

Approva, com modificações, os estudos definitvios e o respectivo orçamento, na importancia total de 6.745:851$857, para a construcção do trecho de 48.500 metros entre os kilometros 126 e 174,500, da linha de Formiga a Goyaz, da Estrada de Ferro de Goyaz.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro de Goyaz, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos e o respectivo orçamento, na importancia total de 6.745:851$857, constantes dos documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral da Viacão e Obras Publicas,

para a construcção do trecho de 48.500 metros, comprehendido entre os kilometros 126 e 174.500, da linha de Formiga a Goyaz, devendo ser observadas as modificações propostas pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro.

Rio de Janeiro, 6 de outubro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.297 — de 13 de outubro de 1910

Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento na importancia de 5.381:276$253, do trecho comprehendido entre os kilometros 276, 347, 946, da linha de S. Francisco da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo Rio Grande, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos e o respectivo orçamento na importancia total de 5.381:276$253, constantes dos documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral da Viação e Obras Publicas da respectiva Secretaria de Estado, do trecho comprehendido entre a barra do rio Negrinho, no kilometro 276 e a bara do Rio Negro, no kilometro 347, 946, da linha de S. Francisco da Estrada de Ferro de S. Paulo-Rio Grande pela margem esquerda do Rio Negro, mediante a seguinte condição :

As condições constantes do decreto n. 8.186, de 1 setembro de 1910, ficam extensivas a este trecho, cujo material rodante deverá constar de tres locomotivas, dous carros de passageiros de 1ª classe, dous de 2ª, um mixto, dous de correio e bagagem, 15 vagões fechados para mercadorias, cinco fechados para animaes, 20 diversos abertos, dous velocipedes para mestres de linha e oito vagonetes para turma de conserva.

Rio de Janeiro, 13 de outubro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.307 — de 20 de outubro de 1910

Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento do trecho de 51.700 metros do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, da rêde de viação cearense, entre as estações de Iguatú e Cedro.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a South American Railway Construction Company Limited, decreta :

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos e o orçamento, na importancia de 1.910:987$638, do trecho de 51.700 metros, do prolongamento

da Estrada de Ferro de Baturité, da rêde de viação cearense, entre as estações de Iguatú e Cedro, de accôrdo com os documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Viação e Obras Publicas, da respectiva Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 20 de outubro de 1910, 98° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.308 — de 20 de outubro de 1910

Approva com modificações, os estudos defintivos e os respectivos orçamentos, na importancia total de 20.963:069$295, da linha de Victoria a Diamantina, na extensão de 257 kilometros e 707 metros

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro de Victoria a Minas, decreta :

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos e os respectivos orçamentos, na importancia total de 20.963:069$295, constantes dos documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral da Viação e Obras Publicas, da respectiva Secretaria de Estado, da linha de Itabira a Matto Dentro e da variante para Sant'Anna dos Ferros, da estrada de Ferro de Victoria a Diamantina, na extensão total de 257 kilometros e 707 metros, mediante as modificações propostas pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro.

Rio de Janeiro, 20 de outubro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.310 — de 20 de outubro de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 235:000$, para a construcção da Estrada de Ferro de Cruz Alta a Ijuhy.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando de autorização constante do art. 18, n. VII, lettra *d*, da lei n. 2.221, de 30 da dezembro de 1909, decreta :

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 235:000$, para occorrer ás despezas de construcção da Estrada de Ferro de Cruz Alta a Ijuhy, no Estado do Rio Grande do Sul.

Rio de Janeiro, 20 de outubro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.312 — de 20 de outubro de 1910

Altera a clausula XXIV, do decreto n. 8.123, de 28 de julho do corrente anno, no sentido de fixar em 90 annos o prazo para a reversão da Estrada de Ferro de Alcobaça a Praia da Rainha, do seu prolongamento até a margem do rio Araguaya e do ramal para o rio Tocantins.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brazil e considerando que o prazo para reversão da Estrada de Ferro de Alcobaça á Praia da Rainha já havia sido fixado em 90 annos pelo art. 2° do decreto n. 5.406, de 27 de dezembro de 1904, decreta:

Artigo unico. E' alterada a clausula XXIV, do decreto n. 8.123, de 28 de julho do corrente anno, ficando fixado em 90 annos o prazo para a reversão ao dominio da União, sem indemnização alguma, da Estrada de Ferro de Alcobaça á Praia da Rainha, de seu prolongamento até á margem do rio Araguaya e do ramal para o rio Tocantins, seu material, dependencias, bemfeitorias e terrenos.

Rio de Janeiro, 20 de outubro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.314 — de 20 de outubro de 1910

Approva os estudos e o orçamento da ligação da Estrada de Ferro do Paraná com a linha de S. Francisco, da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, na cidade do Rio Negro.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, e nos termos do parecer emittido pela repartição competente, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos e o orçamento, na importancia total de 445:032$798, da ligação da Estrada de Ferro do Paraná com a linha de S. Francisco, da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, na cidade do Rio Negro, e constantes dos documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral da Viação e Obras Publicas, da respectiva Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 20 de outubro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.320 — de 22 de outubro de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 1.800:000$, para os estudos e construcção das ligações autorizadas em os ns. V, VI, VII, VIII, IX e X do art. 1° do decreto n. 8.077, de 23 de junho de 1910.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando das autorizações constantes do n. VII lettra *c*, do art. 18 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, e do n. XXVI do art. 17 da lei n. 1.145, de 21 de dezembro

de 1903, revigorado pelo § 1º do art. 28 da citada lei n. 2.221, de 1909, e tendo em vista dar execução ao disposto no decreto n. 8.077, de 23 de junho de 1910, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 1.800:000$, para os estudos e construcção das ligações autorizadas em os ns. V, VI, VII, VIII, IX e X do art. 1º do citado decreto n. 8.077.

Rio de Janeiro, 23 de outubro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.321 — de 23 de outubro de 1910

Autoriza a revisão do contracto approvado pelo decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909, para o fim de ser constituida a rêde da viação ferrea federal da Bahia.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante do art. 18, ns. VI e XLI, da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, tendo em vista a necessidade de completar a rêde de viação ferrea do Estado da Bahia e de reorganizar o serviço das suas linhas actuaes e attendendo ao que lhe requereu a Companhia Viação Geral da Bahia, representada pela Caisse Commerciale et Industrielle de Paris, decreta:

Artigo unico. Fica autorizada a constituição da rêde de viação ferrea federal da Bahia pela revisão do contracto approvado pelo decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909 e pelo contracto dos prolongamentos e ramaes das actuaes estradas, mediante as clausulas que com este baixam, assignadas pelo ministro e secretario de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 23 de outubro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

Clausulas a que se refere o decreto n. 8.321 desta data

I

O contracto tem por objecto:

1º. O arrendamento das estradas de ferro federaes do Estado da Bahia, constituidas pelas seguintes linhas:

a) Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco, com 123 kilometros em trafego, da Bahia a Alagoinhas;

b) Estrada de Ferro S. Francisco, com 452 kilometros em trafego, de Alagoinhas a Joazeiro;

c) ramal do Timbó com 84 kilometros em trafego, de Alagoinhas a Timbó.

d) Estrada de Ferro Central da Bahia, com 259 kilometros em trafego, de S. Felix a Machado Portella;

e) ramal de Queimados a Bandeira de Mello, da Central da Bahia tendo nove kilometros em trafego;

f) ramal da Cachoeira á Feira de Sant'Anna e sub-ramal de São Gonçalo, da Central da Bahia, com 48 kilometros em trafego;

g) Estrada de Ferro de Timbó a Propriá, á medida que for sendo construida pelos respectivos contractantes, recebida pelo Governo e entregue ao trafego.

h) prolongamento, ramaes e ligações mencionados em seguida, os quaes, a medida que forem sendo construidos, serão incorporados ás estradas em trafego para formação da rêde arrendada.

2°. A construcção das seguintes obras cujos orçamentos serão approvados e fixados pelo Governo:

a) prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia a S. Francisco até o Cáes do Porto da Bahia e a construcção de uma estação de pasageiros e mercadorias na parte commercial desse porto em local determinado pelo Governo;

b) reducção das bitolas das Estradas de Ferro Bahia ao S. Francisco e Central da Bahia e ramaes, a um metro entre trilhos;

c) Modificações de obras de arte, substituição da via permanente e do material rodante das estradas em trafego actualmente, na escala que fôr necessaria para regularidade e segurança do trafego;

d) concentração das officinas em ponto mais convenientes;

e) modificação do trecho da ponte de S. João da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco e suppressão do ramal de S. Gonçalo no ramal de Cachoeira á Feira de Sant'Anna pela passagem directa desse ramal pela cidade de S. Gonçalo.

3°. A construcção das seguintes ligações, ramaes e prolongamentos:

I. Prolongamento do ramal da Feira de Sant'Anna, do seu ponto terminal á estação do Entroncamento, ou outro ponto mais conveniente da estrada de ferro de S. Francisco;

II. Ligação do mesmo ramal da Feira de Sant'Anna, do kilometro 14 ou outro ponto mais conveniente, á estrada de ferro Centro-Oeste da Bahia;

III. Ramal da Estrada de Ferro de S. Francisco, de Bomfim a Jacobina;

IV. Ramal da Estrada de Ferro Central da Bahia, de Sitio Novo a Mundo Novo e Morro do Chapéo;

V. Ramal da Estrada de Ferro Central da Bahia, de Bandeira de Mello a Lenções, pelo valle do Santo Antonio;

VI. Prolongamento da Estrada de Ferro Central da Bahia, de Machado Portella, por Ituassú, Bom Jesus dos Meiras, Caeteté, até o ponto terminal do prolongamento, por Montes Claros, da Estrada de Ferro Central do Brazil, em Boa-Vista do Tremedal ou suas adjacencias, com um ramal para Monte Alto;

VII. Ligação da linha precedente de seu ponto terminal á Estrada de Ferro Bahia e Minas a partir de Theophilo Ottoni, ficando a mesma estrada, finda a ligação, incorporada á rêde constituida pelo presente decreto.

4°. O fornecimento do material necessario para o completo estabelecimento das referidas estradas de ferro.

II

A Companhia obriga-se a executar todas as obras previstas na clausula I § 2°, de accôrdo com os orçamentos préviamente approvados, não podendo exceder ao total de 8.000:000$, moeda corrente, mediante pagamento feito pelo Governo, em apolices de 5 % ao anno, papel

III

Pela construcção das linhas ferreas e fornecimento do material de que tratam os §§ 3° e 4° da clausula I, o Governo pagará á companhia em titulos de 4 % de juros, ouro, recebidos por ella ao par ou em dinheiro, a importancia que fôr fixada nos estudos definitivos, approvados pelo Governo; não podendo exceder de 30:350$, ouro, o preço maximo kilometrico, em especie.

Para pagamento em titulos, a emissão destes será autorizada opportunamente até ao maximo de 215 titulos, do valor nominal de 500 francos, por kilometro de linha construida.

IV

A Companhia poderá negociar, desde que seja a isso autorizada pelo Governo, a totalidade ou parte dos titulos correspondentes ás estradas de ferro a construir, depositando á disposição do Governo em bancos da praça de Londres, de Paris, ou no Banco do Brazil, nesta praça, 80% do valor nominal dos titulos; neste caso deverão os pagamentos ser-lhe feitos em dinheiro, nas mesmas condicções em que teriam de o ser em apolices, deduzido, porém, 20% das respectivas contas.

Os juros pagos pelo Governo sobre os titulos emittidos por antecipação serão debitados á Companhia, sendo, porém levados a seu credito os juros pagos pelos bancos sobre os depositos effectuados, na fórma do disposto na clausula V do decreto n. 6.944, de 7 de maio de 1908.

Além da deducção dos 20% acima referidos serão retidos 45% que ficarão em deposito, como caução, até final conclusão das linhas, de accôrdo com a clausula L.

Nenhuma emissão será autorizada, antes de approvada a 1ª secção dos estudos de que tratam o § 3° da Clausula VIII e a clausula IX.

V

O preço do arrendamento constará:

I. Das seguintes contribuições sob a renda bruta em papel moeda:

a) 5 % da renda bruta até 3:000$ por kilometro;
b) 12 % do excesso da renda bruta de 3:000$ a 4:000$ por kilometro;
c) 30 % do excesso da renda bruta de 4:000$ a 6:000$ por kilometro;
d) 40 % do excesso da renda bruta de 6:000$ a 10:000$ por kilometro;
e) 50 % do excesso da renda bruta sobre 10:000$ por kilometro.

II. Da contribuição de 20 % da renda liquida que exceder a mil contos de réis, papel, por anno.

Paragrapho unico. Qualquer que seja o producto das porcentagens fixadas nesta clausula, não será pago pelo arrendamento das estradas, preço inferior ao que arrecadou o Governo Federal, em média no ultimo quinquennio, para ser pago á caixa de resgate das apolices emittidas para encampação das estradas de ferro da Bahia ao S. Francisco e seu ramal e Central da Bahia e seus ramaes.

VI

Para os effeitos do contracto de arrendamento são consideradas:

I. Como capital—Uma somma inicial devidamente justificada pela companhia e approvada pelo Governo, e as quantias autorizadas pelo Governo, para serem levadas a esta conta, na qual nenhuma quantia poderá ser incluida sem que preceda approvação do Governo, e represente despeza por elle previamente autorizada. As sommas levadas á conta de capital serão consideradas amortizadas no fim do prazo do arrendamento para applicação do disposto na clausula XXXV.

II. Como renda bruta —A somma de todas as rendas ordinarias, extraordinarias e eventuaes, arrecadadas pela Companhia.

III. Como despezas de custeio – Todas as que forem relativas ao trafego das estradas de ferro, á conservação ordinaria e extraordiuaria das linhas, edificios e suas dependencias, á renovação do material fixo e rodante; as resultantes de accidentes na estrada, roubos, incendios, seguro e de todos os casos de força maior; as de administração na Europa, approvadas pelo Governo, e as de fiscalização por parte deste.

IV. Como renda liquida — A differença entre a renda bruta e as despezas de custeio, augmentadas das contribuições pagas pela Companhia, como preço de arrendamento, nos termos da clausula precedente.

Determinar-se-ha a extensão das estradas de ferro arrendadas, para o effeito da renda bruta media kilometrica, computando-se apenas a distancia real de centro da estação inicial a centro de estação terminal, sem levar em contra os desvios, nem as linhas duplas.

VII

No preço maximo kilometrico estabelecido na clausula III comprehende-se não só a linha ferrea propriamente dita, como tambem todas as obras de arte definitivas, estações e desvios, dependencias, officinas, depositos, linhas telegraphicas, cercas, material para a installação do trafego, e bem assim o material rodante, tudo de accôrdo com os estudos definitivos e especificações submettidos pela Companhia á approvação do Governo.

A approvação dos estudos definitivos e especificações será feita por decreto do Presidente da Republica.

VIII

A Companhia obriga-se :

1°) a apresentar as plantas e orçamentos de todas as obras de que trata o § 2° da clausula I dentro em seis mezes, a contar da data da assignatura do contracto; a iniciar esses serviços dentro em 30 dias da data da approvação das respectivas plantas e orçamentos e a concluir os trabalhos designados pelas lettras *a*, *d* e *e* do citado paragrapho no prazo de um anno referido á data da mesma approvação;

2°) a concluir dentro em oito mezes da data da assignatura do contracto os trabalhos designados pelas lettras *b* e *c* do citado paragrapho ;

3°) a iniciar os estudos das linhas a que se refere o § 3° da clausala I dentro do prazo de 30 dias a contar da data do contracto e a concluir os dos prolongamentos designados pelos ns. I e VI do mesmo paragrapho no prazo de 12 mezes, contados da mesma data, e os das linhas designadas pelos ns. II e VII, no prazo de 18 mezes ; e III, IV e V, no prazo de 24 mezes, fazendo ao Governo a entrega das plantas e orçamentos até o fim daquelles prazos;

4°) a iniciar a construcção dos prolongamentos designados pelos ns. I, VI e VII do § 3° da clausula I dentro de 30 dias, contados da data da approvação da 1ª secção de estudos;

5°) a iniciar a construcção de todas as outras linhas referidas no mesmo paragrapho, 30 dias depois de approvados os respectivos estudos, e a proseguil-a com a necessaria actividade, de modo a ficarem todas concluidas dentro em sete annos da data do contracto;

6°) a construir e entregar ao trafego os primeiros 200 kilometros das linhas contractadas, dentro de dous annos da data do inicio dos trabalhos e a entregar ao trafego no minimo 200 kilometros em cada anno seguinte.

Paragrapho unico. A actividade das construcções das linhas novas será regulada pelo Governo, na proporção dos recursos que elle julgar conveniente destinar para a respectiva despeza, isso sem prejuizo da boa marcha dos trabalhos.

IX

Os estudos definitivos poderão ser apresentados á approvação do Governo por secções nunca inferiores a 50 kilometros, comtanto que nos prazos fixados na clausula precedente estejam entregues os estudos das extensões correspondentes.

Serão considerados approvados, si, dentro de 30 dias da data de sua entrega, a Repartição Federal de Fiscalização, nada houver deliberado a respeito.

Os estudos definitivos de cada secção constarão dos seguintes documentos:

1°. Planta geral da linha e um perfil longitudinal, com indicação dos pontos obrigados de passagem.

O traçado será indicado por uma linha vermelha e continua sobre a planta geral, na escala de 1:400, com indicação dos raios de curvaturas, e a configuração do terreno, representada por meio de curvas de nivel, equidistantes de tres metros e bem assim com uma zona de 80 metros pelo menos, para cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos, e, sempre que fôr possivel, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e as minas.

Nessa planta serão indicadas as distancias kilometricas contadas do ponto de partida da estrada de ferro, a extensão dos alinhamentos rectos, e bem assim a origem, a extremidade, o desenvolvimento, o raio e sentido das curvas.

O perfil longitudinal será feito na escala de 1:400 para as alturas, e de 1:4000 para as distancias horizontaes, mostrando respectivamente, por linhas pretas e vermelhas, o terreno natural e as plataformas dos cortes e aterros.

Indicará por meio de tres linhas horizontaes, traçadas abaixo do plano de comparação :

I, as distancias kilometricas, contadas a partir da origem das estradas de ferro;

II, a extensão e indicação das rampas e contra-rampas e extensão dos patamares;

III, a extensão dos alinhamentos rectos e desenvolvimento e raio de curvas.

No perfill ongitudinal e na planta, será indicada a posição das estações, paradas, obras de arte e vias de communiçação transversaes.

2°. Perfis transversaes, na escala de 1:200, em numero sufficiente para o calculo do movimento de terras.

3°. Projecto de todas as obras de arte necessarias para o estabelecimento da estrada, suas estações, dependencias, e abastecimento de agua ás locomotivas, incluindo os typos geraes que forem adoptados ;

Esses projectos se comporão de projecções horizontaes e verticaes, e de secções transversaes e longitudinaes na escala de 1:200.

4°. As plantas de todas as propriedades que fôr necessario adquirir por meio de desapropriação.

5°. Relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construcção e quantidade de obra.

6°. Tabella da quantidade das excavações necessarias para executar-se o projecto, com indicação da classificação provavel e tambem a das distancias médias dos transportes.

7°. Tabella dos alinhamentos e dos seus desenvolvimentos, raios das curvas, inclinação e extenção das declividades.

8°. Cadernetas authenticas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas, feitas no terreno.

9°. Tabella dos preços compostos e elementares, em que se basear o orçamento.

10°. Orçamento da despeza total do estabelecimento da estrada, dividido nas seguintes classes:

I — estudos definitivos e locação da linha ;

II — movimento de terras ;

III — obras de arte correntes ;

IV — obras de arte especiaes ;

V — superstructura das pontes ;

VI — via permamente ;

VII — estações e edificios, orçada cada uma separadamente com os accessorios, officinas e abrigos de machinas e carros ;

VIII — material rodante, mencionando-se especificadamente o numero de locomotivas e de vehiculos de todas as classes ;

IX — telegrapho electrico ;

X — administração, direcção e conducção dos trabalhos de construcção ;

XI — relatorio geral e memoria descriptiva, não sómente dos terrenos atravessados pelo traçado da estrada, mas tambem da zona mais directamente interessada.

Neste relatorio e memoria descriptiva serão expostos com a possivel exactidão a estatistica da população e da producção, o trafego provavel da estrada, o estado, a natureza e a fertilidade do terreno, sua aptidão para as diversas cul-

turas, as riquezas mineraes e florestaes, os terrenos devolutos, a possibilidade e conveniencia do estabelecimento de nucleos coloniaes, caminhos convergentes á estrada de ferro, ou os que convier construir e os pontos mais convenientes para estações.

X

Procurar-se-ha dar ás curvas o maior raio possivel. O raio minimo será de 150 metros.

As curvas dirigidas em sentido contrario deverão ser separadas por uma tangente de 20 metros pelo menos. Os trilhos serão de aço e do peso de 25 kilogrammas por metro corrente.

A declividade maxima será de 1,8 %, que só será attingida em casos excepcionaes.

A estrada será dividida em secções de serviços de locomotivas, procurando-se em cada uma destas uniformizar as condições technicas, de modo a effectuar melhor o aproveitamento da força dos motores.

As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados por curvas verticaes de raio e de desenvolvimento convenientes.

Toda rampa seguida de contra-rampa será separada desta por um patamar de 200 metros, pelo menos; nos tunneis e nas curvas de pequeno raio se evitarão o mais possivel os fortes declives.

Sobre as grandes pontes e viaductos metallicos, bem como na entrada dessas obras, procurar-se-ha não empregar curva de pequeno raio ou fortes declividades, afim de evitar-se a producção de vibrações nocivas ás juntas e ás articulações das diversas peças.

As paradas e estações serão de preferencia situadas sobre porção de linha em recta e de nivel.

XI

A estrada será de via singular, mas terá os desvios e linhas auxiliares, que forem necessarios para o movimento dos trens.

A distancia entre as faces internas dos trilhos será de 1,m00.

As dimensões do perfil transversal serão sujeitas á approvação do Governo.

As valletas longitudinaes terão as dimensões e declive necessarios para dar prompto escoamento ás aguas.

A inclinação dos taludes dos córtes e aterros será fixada em vista da altura destes e da natureza do terreno.

XII

Nos tunneis, como nos viaductos inferiores, deverá haver um intervallo livre nunca menor de 1,m50 de cada lado dos trilhos.

Além disso, haverá de distancia em distancia, no interior dos tunneis, nichos de abrigo.

As aberturas dos poços de construcção e ventilação dos tunneis serão guarnecidas de um parapeito de alvenaria de dous metros de altura, e não poderão ser feitas nas vias de communicação existentes.

XIII

A Companhia empregará materiaes de boa qualidade na execução de todas as obras e seguirá as prescripções da arte, de modo que obtenha construcções perfeitamente solidas.

O systema e dimensões das fundações das obras de arte, serão fixados por occasião da execução, tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas, por accôrdo entre a Companhia e o Governo.

A Companhia será obrigada a ministrar os apparelhos e o pessoal necessarios ás sondagens e fincamento de estacas de ensaio, etc.

XIV

A Companhia construirá todos os edificios e dependencias necessarios para que o trafego se effectue regularmente e sem perigo para a segurança publica.

As estações conterão sala de espera, bilheteria, accommodações para o agente, armazens para mercadorias, caixa d'agua, latrina, mictorio, rampa de carregamento, embarque de animaes, balanças, relogio, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cerca.

As estações e paradas terão mobilia apropriada.

Os edificios das estações e paradas terão, ao lado da linha, uma plataforma coberta para embarque e desembarque dos passageiros.

As estações e paradas terão dimensões de accôrdo com a sua importancia.

O Governo poderá exigir que a Companhia faça nas estações e paradas os augmentos reclamados pelas necessidades da lavoura, commercio e industria.

XV

O trem rodante se comporá de locomotivas, alimentadores (tenders) e carros de 1ª e 2ª classes para passageiros, de carros especiaes para o serviço do correio, vagões de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio, e, finalmente, de carros para a conducção de ferro, madeira, etc., indicados no orçamento approvado.

Todo o material será construido com os melhoramentos e commodidades que o progresso houver introduzido no serviço de transporte por estradas de ferro, segundo o typo que fôr adoptado de accôrdo com o Governo.

O Governo poderá prohibir o emprego de material que não preencher estas condições.

A Companhia deverá fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das secções, em que se dividir a estrada e que, a juizo do Governo, deva ser aberta ao transito publico, e si nesta secção o trafego exigir, a juizo do fiscal por parte do Governo, maior numero de locomotivas, carros de passageiros e vagões, do que proporcionalmente a ellas cabiam, a Companhia será obrigada, dentro de seis mezes, depois de reconhecida aquella necessidade, por parte do Governo, e della sciente, a augmentar o numero de locomotivas, carros de passageiros e vagões e mais material exigido pelo fiscal por parte do Governo, comtanto que tal augmento fique dentro dos limites estabelecidos no primeiro periodo desta clausula.

A Companhia incorrerá na multa de 2:000$ a 5:000$ por mez de demora, além dos seis mezes que lhe são concedidos para augmento do trem rodante acima referido. E si, passados seis mezes mais, além do fixado para o augmento, este não houver sido feito, o Governo fornecerá o dito augmento de material, por conta da Companhia.

XVI

A Companhia entregará ao Governo sem indemnização alguma, logo que inaugurar o trafego de cada secção das estradas, uma das linhas telegraphicas que é obrigada a construir, em toda a extensão das estradas, responsabilizando-se ella pela guarda dos fios, postes e apparelhos electricos pertencentes ao mesmo Governo.

XVII

Approvados os estudos definitivos de toda a estrada, será fixado o preço médio kilometrico, cujo total não poderá exceder do fixado na clausula III, de accôrdo com as seguintes subdivisões:

a) trabalhos preliminares;
b) movimento de terras;
c) obras de artes correntes;
d) obras de arte especiaes;
e) via permanente;
f) estações, edificios e installações do trafego;
g) cerca da linha;
h) linhas e apparelhos telegraphicos;
i) material rodante.

XVIII

Na conformidade do prescripto na clausula anterior, serão feitos á companhia pagamentos mensaes dos trabalhos executados, mediante avaliações provisorias effectuadas pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro. Antes da approvação dos demais estudos definitivos de toda a estrada, as avaliações provisorias serão feitas segundo estudos definitivos dos trechos approvados, respeitado o disposto na clausula II.

Será pago tambem, a titulo provisorio, todo o material importado do estrangeiro pela Companhia, depois de descarregado e acceito.

Não será autorizada, de cada vez, importação de material superior a quantidade correspondente á extensão da linha que a Companhia é obrigada a construir em dous annos, ou á exigida pelas necessidades do trafego das linhas existentes.

Não será expedido certificado para pagamento de material não autorizado. Nenhum pagamento novo se fará, antes de estar empregado na estrada o material anteriormente autorizado e pago.

XIX

Os pagamentos provisorios de que trata a clausula anterior serão feitos por medições lineares pelo eixo da linha, de cada um dos serviços especificados na clausula XVII, de accôrdo com a tabella abaixo. Para a formação desse preço, cabem a cada uma das subdivisões especificadas na referida clausula:

a) trabalhos preliminares, 5 %;
b) movimento de terras, 34 %;
c) obras de arte correntes, 9 %;
d) obras de arte especiaes, 6 %;
e) via permanente, 28 %;
f) estações, edificios e installação do trafego, 7 %;
g) linhas e apparelhos telegraphicos, 1 %;
h) cerca de linha, 3 %;
i) material rodante, 7 %.

XX

A conservação das secções concluidas correrá por conta da Companhia como constructora das obras até que esteja acceita toda a estrada de ferro e entregue ao trafego provisorio, mediante autorização do Governo, de accôrdo com o horario proposto pela Companhia e approvado pelo Governo.

XXI

A tomada de contas para pagamento das contribuições de que trata a clausula V, será feita por processo identico ao que vigorar nas estradas de ferro que gosam de garantia de juros.

§ 1°. No primeiro semestre de cada anno, a renda bruta arrecadada será considerada, provisoriamente, como metade da renda bruta annual.

§ 2°. A liquidação definitiva das contribuições devidas á Fazenda Nacional pelo arrendamento da estrada de ferro, far-se-ha na tomada de contas do segundo semestre de cada anno, de accôrdo com a renda bruta de todo anno.

§ 3°. Concluidas as tomadas de contas semestraes, a Companhia recolherá ao Thesouro Nacional, no prazo de 10 dias, as contribuições de arrendamento, a que se refere a clausula V, que tiverem sido apuradas.

XXII

E' livre ao Governo, em todo o tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e os trabalhos da construcção, afim de examinar si são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

XXIII

Si, durante a execução, ou ainda depois da terminação dos trabalhos se verificar que qualquer obra não foi executada conforme as regras de arte, o Governo poderá exigir da Companhia a sua demolição ou recomposição total ou parcial, ou fazel-a por administração, á custa da mesma Companhia.

XXIV

Um anno depois da terminação dos trabalhos, a Companhia entregará ao Governo uma planta cadastral de toda a estrada, bem como uma relação das estações e obras de arte, e um quadro demonstrativo do custo da mesma estrada.

De toda e qualquer alteração ou acquisição ulterior, será tambem enviada planta ao Governo.

XXV

Toda a rêde de viação ferrea de que trata a clausula I, incluindo as estações officinas, depositos e mais edificios, dependencias e bemfeitorias, e todo o material fixo e rodante, assim como o material em serviço do almoxarifado, preciso para os differentes mistéres do trafego, e devendo corresponder ás necessidade de um trimestre, reverterão para o dominio da União, sem indemnização alguma, findo o prazo de 50 annos, contado da conclusão das linhas no prazo fixado na clausula VIII.

XXVI

A Companhia receberá as estradas de ferro e todas as suas dependencias, por inventario, ao qual serão sempre accrescentados o material rodante e obras novas, levadas á conta do capital, e deduzido o material imprestavel que fôr substituido, a juizo do Governo, lavrando-se termo da entrega, do qual constará o competente recibo.

Findo o contracto, a Companhia entregará as estradas de ferro por esse inventario, com as modificações que houverem soffrido durante o prazo do contracto.

Servirão os mesmos inventarios para os casos de encampação do contracto de arrendamento e de occupação temporaria das estradas.

O material inservivel será vendido por determinação do Governo, applicando-se a respectiva importancia na acquisição de novo material fixo e rodante que será incorporado ao anteriormente inventariado.

O material pertencente ao Governo e existente no almoxarifado da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco será entregue á Companhia, mediante balanço, para ser por ella pago pelos justos preços em que fôr avaliado de accôrdo com o seu valor real, para applicação á restauração da mesma estrada.

XXVII

Na época fixada para a terminação do arendamento, a estrada de ferro e suas dependencias deverão achar-se em bom estado de conservação. Si, no ultimo quinquennio do arrendamento da estrada, esta fôr descurada, o Governo terá o direito de applicar a receita naquelle serviço.

XXVIII

A Companhia é obrigada a conservar com cuidado e durante todo o tempo do arrendamento e a manter em estado de preencherem perfeitamente o seu destino, tanto a estrada de ferro e suas dependencias, como o material rodante, sob pena de multa, ou de ser a conservação feita pelo Governo á custa da Companhia.

No caso de interrupção do trafego, excedente de 30 dias consecutivos, por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impor uma multa por dia de interrupção, igual a 30 % por cento da renda bruta média diaria verificada para o anno anterior, e restabelecerá o trafego, correndo as despezas por conta da companhia.

XXIX

O Governo reserva-se o direito de fazer executar pela Companhia ou por conta della, durante o prazo do arrendamento, as alterações e novas obras, cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica, policia da estrada de ferro ou do trafego.

XXX

A Companhia fica obrigada a augmentar o material rodante em qualquer época, desde que este se torne insufficiente para attender ao desenvolvimento do trafego comprehendidos os carros destinados exclusivamente ao transporte de gado em pé.

XXXI

Todas as indemnizações e despezas motivadas pela construcção, conservação, trafego e reparação da Estrada de Ferro, correrão exclusivamente, sem excepção, por conta da Companhia.

XXXII

A Companhia obriga-se a cumprir as obrigações do regulamento de 26 de abril de 1857, e, bem assim, quaesquer outras da mesma natureza, que forem adoptadas para segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que não contrariem as presentes clausulas.

XXXIII

A Companhia obriga-se a admittir e manter trafego mutuo com as empresas de viação ferrea e fluvial, e bem assim, com a Repartição Geral dos Telegraphos na fórma das leis e dos regulamentos em vigor e de conformidade com as normas adoptadas na Estrada de Ferro Central do Brazil; e a estabelecer percurso mutuo com as estradas de ferro a que fôr applicavel, conforme as disposições adoptadas nas Estradas de Ferro de Santos a Jundiahy e Paulista, submettendo os respectivos accôrdos á approvação do Governo.

XXXIV

O Governo poderá occupar provisoriamente, na sua totalidade ou em parte, a rêde de viação ferrea, objecto do contracto, mediante indemnização não superior á média da renda liquida dos periodos correspondentes no quinquennio precedente á occupação ou nos annos anteriores, caso não haja ainda decorrido um quinquennio, ou ainda a média da renda liquida dos mezes anteriores, caso não haja ainda decorrido um anno.

XXXV

O Governo poderá fazer a encampação do contracto depois de 31 de dezembro de 1940.

A indemnização corresponderá, neste caso, a 25 % da renda liquida média annual verificada no ultimo quinquennio multiplicado pelo numero de annos que faltarem para a terminação do arrendamento e mais o capital fixado nos termos da clausula VI correspondente ao tempo decorrido desde a sua incorporação á conta de capital até a data da encampação, calculada pela formula:

$$A = a \frac{(1 + 0{,}06)n - 1}{0{,}66}$$

sendo A o capital primitivo, *a* a dotação annual da amortização e *n* o numero de annos a contar para cada quota desde a data da sua incorporação ao capital, até a data da terminação do contracto e a taxa da amortização.

$$\frac{a}{A}$$

Fica entendido que a presente clausula só é applicavel aos casos ordinarios e que não abroga o direito de desapropriação por utilidade publica.

XXXVI

Durante o tempo do arrendamento, o Governo não concederá nenhuma outra estrada de ferro dentro de uma zona de 20 kilometros para cada lado do eixo da estrada e na mesma direcção desta.

O Governo reserva-se o direito de conceder estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcção diversa, possam approximar-se e até cruzar a linha concedida, comtanto que dentro da referida zona não recebam generos ou passageiros.

XXXVII

E' concedido á Companhia:

a) o direito de desapropriar por utilidade publica, na fórma das leis em vigor, os terrenos e bemfeitorias necessarios á construcção da estrada;

b) a isenção dos direitos de importação para o material destinado á construcção da estrada e ao respectivo custeio durante o prazo do arrendamento.

Sendo federaes os serviços a cargo da Companhia, está ella isenta do pagamento de impostos estaduaes ou municipaes.

XXXVIII

A Companhia deverá apresentar estudos para os trabalhos de açudagem e irrigação, que forem determinados pelo Governo na zona privilegiada de que trata a clausula XXXVI, tendo preferencia em igualdade de condições, com outros concurrentes, para execução das obras respectivas cujos estudos tenham sido approvados.

XXXIX

O Governo poderá fazer, depois de ouvida a Companhia, concessão de ramaes para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto das linhas arrendadas, sem que a Companhia tenha o direito a qualquer indemnização, salvo si houver augmento eventual de despeza de conservação.

Todas as obras definitivas ou provisorias necessarias para obter nesse caso a segurança de trafego, serão feitas sem onus para a Companhia.

XL

Sempre que o Governo entender, mandará extraordinariamente inspeccionar o estado das linhas, suas dependencias e material rodante.

O representante do Governo será acompanhado pelo da arrendataria e esses escolherão desde logo um desempatador, decidindo á sorte entre os dous nomes indicados, um pelo representante do Governo e outro pelo da arrendataria, caso não cheguem a um accôrdo. Desta inspecção lavrar-se-ha um termo, consignando-se os serviços a fazer, afim de assegurar a boa conservação da estrada, regularidade do trafego, bem como fixando-se os prazos em que elles devem ser executados.

A arrendataria fica obrigada a dar cumprimento ao que lhe fôr determinado nesse termo e nos prazos estatuidos. Não o fazendo será multada e novos prazos serão marcados pelo Governo.

Si dentro desses novos prazos a Companhia não der cumprimento ao que lhe houver sido determinado, o Governo mandará executar os serviços á custa da mesma, descontando o despendido da caução de que trata a primeira parte da clausula L.

XLI

A Companhia obriga-se :

a) a exhibir, sempre que lhe fôr exigido, os livros de receita e despeza de custeio da estrada e seu movimento ; a prestar todos os esclarecimentos e informações que lhe forem reclamados pelo Governo em relação ao trafego da mesma estrada pela Repartição de Fiscalização das Estradas de Ferro ou quaesquer funccionarios della, competentemente autorizados ; e, bem assim, a entregar semestralmente áquella repartição o relatorio circumstanciado dos trabalhos em construcção e da estatistica do trafego, abrangendo as despezas do custeio, convenientemente especificadas, o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ellas percorridas, da receita de cada uma das estações e da estatistica dos passageiros, sendo estes devidamente classificados, podendo o Governo, quando entender conveniente, indicar modelos para as informações que a Companhia tem de lhe prestar regularmente ;

b) a acceitar como definitiva e sem recursos, a decisão do Governo sobre questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das estradas de ferro que lhe pertencerem ou a outra empreza, ficando entendido que qualquer accôrdo que celebrar, não prejudicará o direito do Governo ao exame das respectivas estipulações e a modificação destas si entender que são offensivas aos interesses da União.

XLII

A fiscalização da estrada e de todos os serviços a cargo da Companhia será incumbida á Repartição Federal das Estradas de Ferro, devendo a Companhia entrar annualmente para o Thesouro Nacional com a quantia de 75:000$, por semestres adiantados, para as respectivas despezas.

XLIII

Ficará a Companhia constituida em mora, *ipso jure*, e obrigada por isso ao pagamento dos juros de 9 % ao anno, si não pagar, dentro de 10 dias das tomadas de contas, as quotas de arrendamento de que trata a clausula V, ou si não pagar, dentro de 10 dias do inicio do semestre, a respectiva quota de fiscalização de que trata a clausula precedente, ou si não pagar, dentro de 10 dias da entrega de guia de recolhimento, as multas que lhe forem impostas de accôrdo com este decreto.

XLIV

As tarifas ou preços de transporte serão approvadas pelo Governo ; uma vez apresentadas pela Companhia não poderão exceder á média das que vigoram actualmente.

Estas tarifas serão uniformes para toda a rêde de estradas de ferro de que trata este contracto e serão differenciaes conforme as distancias.

Dentro em seis mezes da data do contracto estarão em vigor as novas tarifas organizadas de accôrdo com o disposto no primeiro periodo desta clausula.

A revisão dessas tarifas será feita, pelo menos, de tres em tres annos, podendo o Governo exigil-a no caso da Companhia não tomar á si a iniciativa da proposta. Será ella feita por um representante do Governo e outro da Companhia, procurando sempre attender á reducção de fretes para as mercadorias exportadas pela zona da estrada, para as grandes distancias e para os artigos de primeira necessidade que sejam importados, bem como para as machinas destinadas á industria e á gricultura.

A Companhia organizará estatisticas e memorias pelas quaes se possa bem avaliar o effeito das reducções das tarifas sobre transportes das mercadorias mais importantes.

Todas as tarifas quer geraes, quer especiaes, serão approvadas pelo Governo e impressas em um volume, que será posto á venda em todas as estações.

Desde que nos prazos fixados nesta clausula para o estabelecimento das tarifas iniciaes e para revisão destas não tenha a Companhia feito a sua proposta, o Governo terá o direito de decretar as tarifas a vigorar provisoriamente, até que tenha entrado em accôrdo com a Companhia.

XLV

Pelos preços fixados nessas tarifas, a Companhia será obrigada a transportar, constantemente, com cuidado, exactidão e presteza, as mercadorias de qualquer natureza, os passageiros e suas bagagens, os animaes domesticos e os valores que lhe forem confiados.

XLVI

A Companhia poderá fazer todos os transportes por preços inferiores ao das tarifas approvadas pelo Governo, mas de modo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja.

Estas baixas de preços se farão effectivas com consentimento do Governo, sendo o publico avisado por meio de annuncios affixados nas estações e insertos nos jornaes.

Si a Companhia fizer transporte por preço inferior aos das tarifas, sem aquelle prévio consentimento, o Governo poderá applicar a mesma reducção a todos os transportes de igual categoria, isto é, pertencentes á mesma classe da tarifa, e os preços assim reduzidos não tornarão a ser elevados, como no caso do prévio consentimento do Governo, sem autorização expressa deste, avisando-se o publico com um mez, pelo menos, de antecedencia.

As reducções concedidas a indigentes não poderão dar logar á applicação deste artigo.

XLVII

Não póde a Companhia por si, agentes, empregados ou interpostas pessoas, exercer commercio ou fazer exploração industrial de quaesquer productos transportados pelas estradas arrendadas, sob pena de caducidade do contracto.

XLVIII

Não haverá transporte gratuito nas linhas da rêde arrendada, sinão para o pessoal em serviço e para objecto de serviço, para os materiaes destinados á conservação das linhas, officinas e mais dependencias, e á construcção de prolongamentos e ramaes concedidos a esta Companhia, para as malas do Correio e seus conductores, para o pessoal empregado pelo Governo, no serviço da linha telegraphica e o respectivo material.

XLIX

Logo que a renda liquida exceder de 12 %, o Governo terá o direito de exigir a reducção das tarifas de transporte.

Estas reducções se effectuarão, principalmente, em tarifas differenciaes para os grandes percursos e nas tarifas dos generos destinados á exportação.

L

Como garantia de fiel execução do contracto, a Companhia depositará no Thesouro Nacional a caução de 300:000$, em dinheiro ou em apolices federaes.

Esta caução se refere ao arrendamento das linhas actuaes, sendo que a relativa á construcção de novas linhas está estabelecida na clausula IV, consistindo em 5 % de cada pagamento effectuado pelo Governo por trabalhos de construcção, ou compra de material.

Executado o contracto em relação á construcção das linhas, uma vez entregue ao trafego do publico, a Companhia receberá, com o ultimo pagamento definitivo a caução relativa á construcção depositada no Thesouro Nacional, sendo a caução de arrendamento reforçada de 500:000$000.

LI

Caso não seja cumprida pela Companhia a clausula VIII, na parte relativa aos prazos para estudos e inicio de construcção, ser-lhe-ha imposta a multa de 1:000$ por mez, até que tenha cessado o motivo de imposição da mesma multa.

Si, nos prazos marcados na mesma clausula, para a conclusão das mesmas linhas, ellas não forem abertas ao trafego, a Companhia pagará a multa de 100$ por dia, até quatro mezes, 200$ por dia de 4 a oito mezes, 500$ por dia de oito mezes em diante.

Decorridos 12 mezes da applicação das multas a que se refere esta clausula, e perdurando o motivo da imposição dessas penas, poderá o Governo, de pleno direito e independente de interpellação ou acção judicial, declarar caduco este contracto, sem que a Companhia tenha direito a indemnização alguma.

Neste caso perderá a Companhia, em favor do Estado, a caução depositada para garantia do contracto.

A mesma pena de caducidade será applicada no caso de serem interrompidos os trabalhos de construcção por mais de 90 dias, salvo caso de força maior, julgado tal pelo Governo e somente por elle.

LII

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas, para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impôr a multa de 500$ até 10:000$ e o dobro na reincidencia.

LIII

A renda bruta da Companhia e a caução feita como garantia do arrendamento, a que se refere a clausula XXIX, respondem pelo pagamento das contribuições e multas estipuladas no presente contracto.

No caso de atrazo, o pagamento das contribuições e multas será cobrado executivamente, nos termos do art. 52, lettras *b* e *c*, parte V, do decreto n. 3.084, de 5 de novembro de 1898.

LIV

Si, decorridos os prazos fixados no presente contracto, não quizer o Governo prorogal-os, poderá o Governo, de pleno direito, declarar caduco o contracto, independente de interpellação ou acção judicial.

LV

A Companhia não poderá transferir o presente contracto de construcção e de arrendamento ou parte delle, sem prévia autorização do Governo.

LVI

No caso de desaccôrdo entre o Governo e a Companhia, sobre a intelligencia das presentes clausulas, será este decidido por arbitros nomeados um pelo Governo e outro pela Companhia.

LVII

A Companhia, organizada de accôrdo com as leis e regulamentos em vigor, terá representantes ou domicilio legal na Republica.

As duvidas ou questões que se suscitarem entre ella e o Governo ou entre ella e os particulares, estranhas á intelligencia das presentes clausulas, serão resolvidas de accôrdo com a legislação brazileira e pelos tribunaes brazileiros.

LVIII

Ficam sem effeito as clausulas que baixaram com o decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909, que são substituidas pelas presentes.

LIX

Dentro em seis mezes será organizada a nova Companhia, incumbida da execução do presente contracto.

LX

O contracto a que se refere o presente decreto deverá ser assignado dentro em 30 dias contados da data da publicação deste no *Diario Official*, sob pena de ficar elle sem effeito.

Rio de Janeiro, 23 de outubro de 1910.— *Francisco Sá.*

DECRETO N. 8.325 — de 27 de outubro de 1910

Autoriza a construcção da ligação da estação Manoel de Moraes, do prolongamento da linha Barão de Araruama, com a estação de Macuco, da linha de Cantagallo, comprehendida na rêde de viação fluminense da «The Leopoldina Railway Compagny, Limited».

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo á necessidade de completar a ligação de 93 kilometros de extensão do prolongamento da linha Barão de Araruama ao ramal de Macuco, da linha de Cantagallo, pertencentes á rêde de viação fluminense da «The Leopoldina Railway Compagny, Limited», e a que se refere o decreto n. 10.145, da 31 de maio de 1880, decreta :

Artigo unico. Fica autorizada a construcção da parte restante da ligação do prolongamento da linha Barão de Araruama ao ramal de Macuco, da linha de Cantagallo, na extensão de 42 kilometros, comprehendidos entre as estações Manoel de Moraes e Macuco, pertencentes á rêde de viação fluminense da «The Leopoldina Railway Compagny, Limited», e cujos estudos já foram approvados pelo decreto n. 10.371, de 26 de setembro de 1889, observadas as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 27 de outubro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá.

Clausulas a que se refere o decreto n. 8.325, de 27 de outubro do corrente anno

I

De accôrdo com os estudos approvados pelo decreto n. 10.371, de 26 de setembro de 1889, a « The Leopoldina Railway Compagny, Limited », fará a construcção de 42 kilometros de linha ferrea, que faltam para estabelecer a ligação entre a estação Manoel de Moraes, do prolongamento da linha Barão de Araruama e a estação de Macuco, da linha de Cantagallo.

II

Para esta construcção ficam mantidas as clausulas que acompanham o decreto n. 10.245, de 31 de maio de 1889, feita, porém, a reducção da taxa da garantia de juros de 6 para 5%.

Para as operações da Companhia regulará o cambio de 27 dinheiros por mil réis, si o capital fôr levantado no estrangeiro, conforme dispõe a clausula XVII do decreto n. 6.995, de 10 de agosto de 1878.

Rio de Janeiro, 27 de outubro de 1910.— *Francisco Sá*.

Decreto n. 8.347 de 8 de novembro de 1910

Autoriza a substituição do ramal primitivamente traçado entre Villa Murtinho e Villa Bella, da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante da lei n. 1.180, de 25 de fevereiro de 1904, e attendendo á conveniencia de ser modificado de accôrdo com o pensamento do Governo da Republica da Bolivia, o traçado do ramal de Villa-Murtinho á Villa Bella, da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, de modo a encaminhar para esta todo o commercio do Beni e seus affluentes Orton e Madre de Dios, e tendo em vista melhorar as condições d'aquella estrada e adoptar providencias que facilitem os transportes necessarios á construcção, decreta:

Art. 1°. Fica autorizada, mediante accôrdo com o Governo da Bolivia, substituição do ramal primitivamente traçado entre Villa Murtinho e Villa Bella, da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, por outro que, na fórma permittida pelo art. 7° do tratado de Petropolis, partindo das visinhanças da cachoeira Páo Grande, á margem direita do rio Mamoré, se dirija á cachoeira Esperança, á margem esquerda do Beni.

Art. 2°. Ficam autorizados o lastramento total da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e a construcção de pontes provisorias de madeira para o prompto andamento dos trabalhos, sendo o custo desses serviços addicionado ás despezas de transporte e conservação da linha, autorizadas pelo Governo e não previstas no contracto de construcção da estrada, pago pelo preço total de £ 2 750 por kilometro.

Art. 3°. No contracto que fôr lavrado para a execução do presente decreto, ficarão consolidadas as autorizações já dadas pelo Governo sobre requerimentos da empreza cessionaria da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, relativos a obras de protecção das margens do rio, em Porto Velho, em Guajará-mirim e onde fôr necessario; construcção de hospitaes para o pessoal da estrada e serviços especiaes de saneamento; estabelecimento de telegrapho sem fio em Porto Velho e Manáos, nos termos do despacho de 17 de abril de 1909; classificação do cascalho, omittido no contracto sobre a base das medições já feitas e pagas; bem assim, as seguintes obras executadas e a executar mediante autorização prévia do Governo, e segundo o custo verificado pela fiscalização; construcção de casas, lavandarias a vapor, armazens frigorificos, canalização de aguas e esgotos e outros serviços necessarios á constituição de nucleos de futuras cidades, pelo modelo de Porto Velho; construcção de pontes de desembarque e docas nos pontos extremos.

Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

Decreto n. 8.348 de 8 de novembro de 1910.

Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento do prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá, de Nilo Peçanha á villa de Iguaba Grande.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Lavoura e Colonização em S. Paulo, contractante da construcção e arrendamento do prolongamento de sua linha ferrea de seu ponto terminal, em Nilo Peçanha, a um ponto conveniente da lagôa de Araruama, em virtude do decreto n. 7.942 de 7 de abril de 1910, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos e os orçamentos, nas importancias de 993:537$762 e 1.465:885$066, respectivamente, das 1ª e 2ª secções do prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá, de Nilo Peçanha á villa de Iguaba Grande, á margem da lagôa de Araruama, na extensão total de 64,k186, de accôrdo com os documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral da Viação e Obras Publicas da respectiva Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

Decreto n. 8.350 de 8 de novembro de 1910

Approva os estudos definitivos e orçamento do trecho de Catalão a Ipamery, da Estrada de Ferro de Goyaz, entre os kilometros 116.318 e 197.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia de Estrada de Ferro de Goyaz, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos e orçamento na importancia de 656:178$891, do trecho de linha ferrea de Catalão a Ipamery, na extensão de 86.682 metros, que vão do kilometro 116.318 a 197, de accôrdo com os documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral da Viação e Obras Publicas da respectiva Secretaria de Estado, observadas as modificações de alinhamento, propostas pela Repartição Federal de Fiscalização de Estradas de Ferro.

Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

Decreto n. 8.351 de 8 de novembro de 1910

Approva os estudos e respectivo orçamento na importancia de 633:634$100, de uma variante entre os kilometros 0 20,377ms, e 29,676ms, da Estrada de Ferro do Norte.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Leopoldina Railway Company, Limited, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos e orçamento na importancia total de 633:634$100, de uma variante entre os kilometros 20,367ms e 29,676ms,

da Estrada de Ferro do Norte, de conformidade com as plantas e demais documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral da Directoria da Viação e Obras Publicas, da respectiva Secretaria de Estado, devendo a construcção da referida variante ficar concluida dentro do prazo de um anno, a contar da data do presente decreto.

Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá.

DECRETO N. 8.352 — de 8 de novembro de 1910

Approva os estudos e orçamento de diversos trechos de estradas de ferro da rêde de viação cearense.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a «South American Railway Construction Company, Limited», contractante, de accôrdo com o decreto n. 7.669, de 18 de novembro de 1909, do arrendamento e construcção de diversas estradas de ferro constituindo a rêde de viação cearense, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos e respectivos orçamentos dos trechos de estradas de ferro em seguida discriminados, na conformidade dos documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral da Viação e Obras Publicas da respectiva Secretaria de Estado; do trecho de 119.300 metros, na importancia de 4.271:977$060, ouro, do prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral; do trecho de 90.450 metros, do prolongamento da Estrada de Ferro Baturité, sendo 79 kilometros entre as estações de Miguel Calmon e Iguatú e 20.400 metros além da estação de Cedro, tudo na importancia de 2.503:589$290, ouro e do trecho de 58 kilometros, na importancia de 1.998:502$484, da ligação das estradas de ferro Sobral e Baturité.

Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá.

DECRETO N. 8.353 — de 8 de novembro de 1910

Approva, com exclusão do ramal de Galeana, os estudos definitivos e respectivo orçamento, na importancia de 11.443:995$344, dos trechos de Rosario a Itapicurú e Caxias a Codó, da Estrada de Ferro de S. Luiz a Caxias e ramal de Itaqui.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereram Ibirocahy & C., empreiteiros da construcção da Estrada de Ferro de S. Luiz a Caxias e ramal de Itaqui, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados, com exclusão do ramal de Galeana, os estudos definitivos e orçamento, na importancia total de 11.443:995$344, dos trechos de Rosario a Itapicurú, na extensão de 57.200 metros, e de Caxias a Codó, na extensão de 85.080 metros, da Estrada de Ferro de S. Luiz a Caxias e ramal de Itaqui, de conformidade com as plantas e mais documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral da Directoria de Viação e Obras Publicas, da respectiva Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá.

DECRETO N. 8.354 — de 8 de novembro de 1910

Approva com modificações os estudos e o respectivo orçamento, na importancia de 2.200:375$400, do primeiro trecho de 45 kilometros do prolongamento de Viçosa a Palmeira dos Indios da Estrada de Ferro Central de Alagôas.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a «The Great Western of Brasil Railway Company, Limited», decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos e o orçamento, na importancia total de 2.200:375$400, apresentados pela «The Great Western of Brasil Railway Company, Limited», em virtude do § 2º da clausula I do decreto n. 7.632, de 28 de outubro de 1909 e relativos ao trecho de 45 kilometros do prolongamento de Viçosa a Palmeira dos Indios, da Estrada de Ferro Central de Alagôas, de accôrdo com as modificações propostas pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro e conforme as plantas e mais documentas que com este baixam, rubricados pelo director geral da Directoria da Viação e Obras Publicas da respectiva Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.355 — de 8 de novembro de 1910

Proroga o prazo fixado pela clausula XIX do decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, e dá outras providencias.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brazil, decreta:

Art. 1º. Fica prorogado por 18 mezes o prazo estabelecido na clausula XIX do decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908.

Ar. 2º. Estando quasi concluida a installação do serviço e o andamento dos trabalhos, fica reduzida a 5 % a retenção sobre os pagamentos ulteriores, de que trata a clausula XVIII do mesmo decreto.

Art. 3º. O valor da ponte sobre o rio Paraná constará de medição especial, não entrando no calculo do preço de que trata a clausula III do referido decreto.

Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.362 — de 9 de novembro de 1910

Concede a «The Great Western of Brasil Railway Company» a construcção, uso e gozo do prolongamento de Garanhuns a Bom Conselho, da Estrada de Ferro Sul de Pernambuco.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, tendo em vista o disposto no art. 18, n. 13, lettra *b*, da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, e de accôrdo com as clausulas VII e VIII do decreto n. 5.257, de 26 de julho de 1904, decreta:

Artigo unico. Fica concedida á Companhia «Great Western of Brasil Railway» a construcção, uso e gozo do prolongamento de Garanhuns a Bom Conselho da Estrada de Ferro Sul de Pernambuco, de conformidade com as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 9 de novembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

Clausula·a que se refere o decreto n. 8.362, desta data

I

A linha partirá da actual estação de Garanhuns, na Estrada de Ferro Sul de Pernambuco, e terminará em Bom Conselho, com uma extensão approximada de 50 kilometros.

II

O custo da construcção será fixado provisoriamente á vista das plantas estudadas pelo Governo, vigorando para o orçamento a tabella de preços já aprovada pelo Governo, para os prolongamentos de Itabayana!a Campina Grande, existente na Secretaria da Viação. Depois de concluida a construcção será fixado definitivamemente, procedendo-se á medição final no campo e applicada a mesma tabella de preços.

Paragrapho unico. Em ambos os casos o custo kilometrico terá por limite inexcedivel a importancia de 50:000$, papel.

III

O Governo indemnizará a Companhia «Great Western of Brasil Railway» do custo da construcção, fixado de accôrdo com a clausula anterior e até o limite de 50:000$, nella especificado, pagando em apolices federaes, papel, os juros de 5% annuaes.

IV

Os pagamentos a que se refere a clausula anterior serão feitos de tres em tres mezes, após a medição provisoria dos trabalhos executados. O pagamento do material importado da Europa será feito contra a apresentação das referidas facturas.

§ 1°. De cada pagamento descontar-se-hão 10 % que ficarão retidos como caução para fiel execução do contracto.

§ 2°. Terminada a construcção, proceder-se-ha á medição final, sendo então restituido á Companhia, juntamente com o ultimo pagamento, o valor das quantias guardadas como caução no estado em que estiverem.

V

Os estudos definitivos deverão começar dentro de um mez da assignatura do contracto e deverão ficar terminados dentro de seis mezes da mesma data.

VI

A construcção será indicada dentro de 30 dias da approvação dos estudos e deverá ficar concluida dentro de 18 mezes da data da approvação dos mesmos estudos.

VII

Construida a linha, ficará a mesma incorporada á rêde arrendada á «The Great Western of Brasil Railway Company», pelo contracto de 6 de agosto de 1901, renovado pelos contractos de 28 de julho de 1904 e 7d e dezembro de 1909, revertendo ao Governo no mesmo prazo que a referida rêde, sendo para este prolongamento o mesmo regimen que vigorar para a linha Sul de Pernambuco, á vista do mesmo contracto.

VIII

Para a linha de que tratam as presentes clausulas vigorarão as tarifas que vigoram ou vierem a vigorar na linha Sul de Pernambuco, inclusive as modificações relativas a esta ultima linha, estabelecidas pelo acto de 24 de dezembro de 1909 (Aviso n. 145).

IX

Pela infracção de qualquer das presentes clausulas poderá o Governo impôr as multas de que trata a clausula XXIII do contracto de 6 de agosto de 1901, descontando das quantias retidas a que se refere á clausula IV, § 1°, do presente contracto, caso a Companhia intimada não o faça dentro de 10 dias.

X

Ficará rescindido este contracto, independente de interpellação ou acção judicial, si a Companhia «Great Western of Brasil Railway» não iniciar as obras do prolongamento e terminal-as dentro dos prazos marcados na clausula VI, salvo motivos de força maior, reconhecidos pelo Governo.

XI

Continuam em vigor todos os contractos feitos entre o Governo e a Companhia, actualmente em vigor.

Rio de Janeiro, 9 de novembro de 1910.— *Francisco Sá.*

DECRETO N. 8.363 — de 9 de novembro de 1910

Approva os projectos e orçamentos para a construcção de estações de 1ª e 4ª classes, na importancia de 47:829$475 e bem assim o projecto de uma officina de reparação na Estrada de Ferro de Curralinho á Diamantina, da Companhia Estrada de Ferro Victoria á Minas.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os projectos e orçamentos para a construcção de estações de 1ª e 4ª classes, na importancia de 47:829$475, e bem assim

o projecto de uma officina de reparação na Estrada de Ferro de Curralinho á Diamantina da Campanhia Estrada de Ferro Victoria a Minas, de conformidade com os documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral da Directoria de Viação e Obras Publicas da respectiva Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 9 de novembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.370 — de 11 de novembro de 1910

Proroga por oito mezes o prazo estabelecido da clausula VIII do decreto n. 7.122, de 17 de setembro de 1908, para a conclusão dos trabalhos de construcção da Estrada de Ferro de Itaquy a S. Borja.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a «Brazil Great Southern Railway Company, Limited», decreta:

Artigo unico. Fica prorogado por oito mezes o prazo estabelecido na clausula VIII do decreto n. 7.122, de 17 de setembro de 1908, para a conclusão dos trabalhos de construcção da Estrada de Ferro de Itaquy a S. Borja.

Rio de Janeiro, 11 de novembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.371 — de 11 de novembro de 1910

Approva os estudos definitivos e o orçamento, na importancia de 6.530:989$745, de 2° trecho, com a variante de 8.292 metros, comprehendida entre as estacas 814 e 1.237, da Estrada de Ferro de Goyaz.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro de Goyaz, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos e o orçamento, na importancia de 6. 530:989$745, com a variante na extensão de 8.292 metros, comprehendida entre as estacas 814 e 1.237 do 2° trecho approvado pelo decreto n. 8.279, de 6 de outubro do corrente anno, entre as estações de Perdição e Palestina, da Estrada de Ferro de Goyaz, de conformidade com os documentos que com esta baixam, rubricados pelo Director Geral da Directoria de Viação e Obras Publicas, da respectiva Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 11 de novembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.386 — de 14 de novembro de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 400:000$ para despezas de construcção do ramal de Itacurussá, da E. F. Central do Brazil.

O Presidente de Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante do art. 18, n. VII, alinea *a*, da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 400:000$ para occorrer ás despezas de construcção do ramal de Itacurussá da E. F. Central do Brazil.

Rio de Janeiro, 14 de novembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá.

DECRETO N. 8.387 — de 14 de novembro de 1910

Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento, na importancia de 11.542:370$289, do trecho e 256 kilometros da Estrada de Ferro de Goyaz, de Ipamery a Antas, comprehendido entre os kilometros 197 e 453 a partir de Araguary.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro de Goyaz, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos e o orçamento, na importancia total de 11.542:370$289, do trecho de 256 kilometros da Estrada de Ferro de Goyaz, de Ipamery a Antas, comprehendido entre os kilometros 197.453, a partir de Araguary, de accôrdo com as modificações constantes das plantas e mais documentos que com este baixam, rubricados pelo Director Geral da Directoria da Viação e Obras Publicas, da respectiva Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 14 de novembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá.

DECRETO N. 8.388 — de 14 de novembro de 1910

Approva os estudos definitivos da ligação da Linha Auxiliar da Estrada de Ferro Central do Brazil com a Estrada de Ferro Sapucahy.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos da ligação da Linha Auxiliar da Estrada de Ferro Central do Brazil com a Estrada de Ferro Sapucahy, partindo da estação Governador Portella e passando pela cidade de Vassouras, fazendo parte da rêde da Viação Fluminense, a que se refere o decreto n. 8.077, de 23 de junho de 1910, tudo de accôrdo com as plantas e mais documentos que com este baixam, rubricados pelo Director Geral da Viação e Obras Publicas, da respectiva Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 14 de novembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá.

DECRETO N. 8.389—de 14 de novembro de 1910

Approva os estudos definitivos do alargamento da bitola da Estrada de Ferro Central do Brazil, do primeiro trecho de 35 kilometros, a partir de Lafayette.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos do primeiro trecho de 35 kilometros, do alargamento da bitola da Estrada de Ferro Central do Brazil, partindo de Lafayette pelos valles de Pequiry e Paraopeba, de accôrdo com as plantas e mais documentos que com este baixam, rubricados pelo Director Geral da Viação e Obras Publicas, da respectiva Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 14 de novembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.390—de 14 de novembro de 1910

Approva os estudos e o respectivo orçamento do primeiro trecho, na extensão de 60 kilometros do prolongamento a Montes Claros, da Estrada de Ferro Central do Brazil.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos e o respectivo orçamento, na importancia de 2.344:906$844, do primeiro trecho, na extensão de 60 kilometros do prolongamento a Montes Claros, da Estrada de Ferro Central do Brazil, apresentados pelo director da referida estrada, e que com este baixam, rubricados pelo Director Geral da Viação e Obras Publicas, da Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 14 de novembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.408—de 30 de novembro de 1910

Declara caduca a concessão feita pelo decreto n. 1.083, de 28 de novembro de 1890, para a construcção da Estrada de Ferro de Petrolina ao littoral do Estado do Piauhy.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Considerando que o decreto n. 1.083, de 28 de novembro de 1890, que concedeu privilegio, garantia de juros e outros favores para a construcção de uma estrada de ferro de Petrolina, á margem do Rio S. Francisco, no Estado de Pernambuco, ao littoral do Estado do Piauhy, declarou fazerem parte daquella concessão, salvas as modificações nelle expressas, todas as clausulas do decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890;

Considerando que a construcção da linha ferrea deixou de ser iniciada no prazo estipulado na clausula III desse ultimo decreto, e que, não obstante a prorogação concedida pelo decreto legislativo de 19 de junho de 1895, nem um só kilometro de linha foi construido até a presente data;

Considerando, finalmente, que a clausula XLII do referido decreto n. 862, estabelece que, decorridos os prazos fixados, si o Governo não quizer prorogal-os poderá declarar caduco o contracto, decreta :

Artigo unico. E' declarada caduca a concessão feita pelo decreto n. 1.083, de 28 de novembro de 1890, para a construcção da Estrada de Ferro de Petrolina, no Estado de Pernambuco, ao littoral do Estado do Piauhy.

Rio de Janeiro, 30 de novembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

DECRETO N. 8.415 — de 7 de dezembro de 1910

Concede autorização á Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação para construcção, uso e gozo da linha ferrea de Igarapava a Uberaba.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação e tendo em vista tratar-se de uma modificação na estrada existente, com diminuição do percurso para os passageiros e mercadorias, sem onus de qualquer especie para a União, antes com vantagem para a renda da linha de Jaguara a Araguary e com proveito, a maior, para o publico, da construcção da ponte sobre o Rio Grande, decreta:

Artigo unico. Fica concedida autorização á Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação para construcção, uso e goso da linha ferrea de Igarapava, no Estado de S. Paulo, á cidade de Uberaba, no de Minas Geraes, que será incorporada á Estrada de Ferro de Jaguara a Araguary, de conformidade com as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 7 de dezembro de 1910, 89º Independencia e 22º da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

DECRETO N. 8.433—de 4 de dezembro de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 1.100:000$ para as despezas de construcção do ramal de Sabará a Ferros, da Estrada de Ferro Central do Brazil.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização contida no art. 18, n. VII, lettra A, da lei n. 2. 221, de 30 de dezembro de 1909, decreta :

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 1.100:000$ para occorrer ás despezas de construcção do ramal da Sabará a Ferros, da Estrada de Ferro Central do Brazil.

Rio de Janeiro, 14 de dezembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

DECRETO N. 8.448—de 21 de dezembro de 1910

Autoriza a Companhia de Lavoura e Colonização, em S. Paulo, a transferir o contracto para a construcção e arrendamento do prolongamento de sua linha ferrea até a margem da Lagôa de Araruama, Estado de Rio de Janeiro.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia de Lavoura e Colonisação em S. Paulo, devidamente representada, e de accôrdo com a clausula LII do contracto de 7 de julho de 1910, decreta:

Art. 1°. Fica a Companhia de Lavoura e Colonisação, em S. Paulo, autorizada a transferir o contracto firmado em 7 de julho do corrente anno, em virtude do decreto n. 7.942, de 7 de abril do mesmo anno, para a construcção e arrendamento do prolongamento de sua linha ferrea do ponto terminal em Nilo Peçanha a um ponto conveniente da Lagôa de Araruama, Estado do Rio de Janeiro, ao engenheiro civil Dr. José Mattoso Sampaio Corrêa, Henrique Palma e Mario de Oliveira Barbosa ou á Companhia que os mesmos organizarem.

Art. 2°. Fica augmentada para 12:000$ annuaes a importancia de 6:000$, fixada pela clausula XLII do referido contracto de 7 de julho de 1910, destinada ás despezas de fiscalização.

Rio de Janeiro, 21 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

DECRETO N. 8.450—de 21 de dezembro de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 1.200:000$ para as despezas do ramal de Itacurussá, da Estrada de Ferro Central do Brazil.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização que lhe confere o art. 18, n. VII, alinea *a*, da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 1.200:00$ para occorrer ás despezas com a construcção do ramal de Itacurussá, da Estrada de Ferro Central do Brazil.

Rio de Janeiro, 21 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

DECRETO N. 8.467—de 28 de dezembro de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 3.419:634$741, supplementar á verba n. 6 do art. 17 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização que lhe confere o decreto legislativo n. 2.329, desta data, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 3.419:634$741, supplementar á verba n. 6 do art. 17 da lei n. 2.221,

de 30 de dezembro de 1909, para pagamento aos operarios jornaleiros e diaristas da Estrada de Ferro Central do Brazil, nos termos do art. 41, da mesma lei.

Rio de Janeiro, 28 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

DECRETO N. 8.487 — de 28 de dezembro de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 1.400:000$ para o prolongamento da linha do centro da Estrada de Ferro Central do Brazil.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização contida no art. 18, n. VII, lettra *a*, da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 1.400:000$ para occorrer ás despezas do prolongamento da linha do centro da Estrada de Ferro Central do Brazil.

Rio de Janeiro, 28 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

MENSAGEM — de 7 de dezembro de 1910

Srs. Membros do Congresso Nacional — Submetto á vossa esclarecida decisão a inclusa exposição em que o Ministro da Viação e Obras Publicas mostra a necessidade de ser aberto um credito supplementar de 245:622$818, ouro, á verba 5ª do art. 17, da vigente lei orçamentaria, para occorrer ao pagamento da garantia de juros de 6 % ao anno, correspondente ao corrente exercicio, sobre o capital depositado de 7.500:000$ pela Companhia Estrada de Ferro de Goyaz.

Rio de Janeiro, 7 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Sr. Presidente da Republica — A Companhia Estrada de Ferro de Goyaz foi autorizada, na conformidade da clausula XXXIII do decreto n. 6.438, de 27 de março de 1907, a depositar a quantia de 4.500:000$, em virtude dos despachos de 12 de novembro de 1906 e de 19 de abril de 1907, e 3.000:000$, em virtude do despacho tambem dessa ultima data. Por termo de 25 de outubro de 1909 foi feita a revisão do contracto, autorizada pelo decreto n. 7.562, de 30 de setembro do mesmo anno. Em virtude da clausula IV deste decreto, a Companhia comprometteu-se a «resgatar as obrigações hypothecarias relativas ao capital já autorizado e depositado para construcção de suas linhas, antes do prazo fixado para conclusão das mesmas linhas, de accôrdo com a disposição da clausula VI» e estipulou-se que « á medida que fôr sendo effectuado esse resgate o Governo pagará, de accôrdo com a disposição da clausula II, as obras feitas e correspondentes aos titulos resgatados, cessando ao mesmo tempo a garantia de juros relativa a essa parte do capital.»

Estava pois em vigor o citado decreto ao ser fixada a despeza do corrente exercicio. As disposições contractuaes, acima transcriptas, talvez tivessem concorrido para a reducção consignada na verba 5ª do art. 17 da vigente lei orçamentaria a 200:000$, no credito para a Estrada de Ferro de Goyaz e não podendo a Companhia, até o fim do corrente anno, iniciar o resgate das alludidas obrigações hypothecarias, subsistindo, portanto, o direito á garantia de juros relativa ao capital reconhecido, faz-se necessario que seja solicitado, do Congresso Nacional o credito supplementar de 245:622$818, ouro, á verba 5ª do orçamento do actual exercicio, para occorrer ao pagamento da garantia de juros de 6 % ao anno, correspondente ao corrente exercicio, sobre o capital depositado de 7.500:000$000.

Rio de Janeiro, 7 de dezembro de 1910. — *J. J. Seabra.*

Ministerio da Viação e Obras Publicas — Directoria Geral de Contabilidade — 1ª Secção — N. 7 — Rio de Janeiro, 9 de dezembro de 1910.

Sr. 1º Secretario da Camara dos Deputados — Tenho a honra de transmittir a V. Ex. a inclusa mensagem em que o Sr. Presidente da Republica solicita do Congresso Nacional a concessão do credito supplementar de réis 245:622$818, ouro, á verba 5ª do art. 17 da vigente lei orçamentaria, para occorrer ao pagamento da garantia de juros de 6 % ao anno, correspondente ao corrente exercicio, sobre o capital depositado de 7.500:000$ pela Companhia Estrada de Ferro de Goyaz.

Reitero a V. Ex. os protestos de minha elevada estima e mui distincta consideração.— *J. J. Seabra.*

PORTARIA — de 26 de outubro de 1910

Approva as bases para modificações no quadro do pessoal da Estrada de Ferro de Quarahim a Itaqui.

O Ministro da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, attendendo ao que requereu a «Brasil Great Southern Railway Company, Limited» e de accôrdo com a informação prestada pela Repartição Federa de Fiscalização das Estradas de Ferro, resolve approvar as modificações feitas no quadro do pessoal da Estrada de Ferro de Quarahim a Itaqui, de conformidade com as bases que com esta baixam, assignadas pelo director geral de Viação e Obras Publicas, da respectiva Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 26 de outubro de 1910.— *Francisco Sá.*

Bases das modificações feitas no quadro do pessoal da Estrada de Ferro de Quarahim a Itaqui, a que se refere a portaria desta data

ADMINISTRAÇÃO

Augmentar os vencimentos do secretario de 3:600$ a 4:800$ annuaes ;

Augmentar os vencimentos do representante no Rio de Janeiro a 12:000$ annuaes ;

Crear o logar de almoxarife com o ordenado annual de 6:000$000 ;

Crear o logar de caixa com o ordenado annual de 7:200$000;

Permittir o emprego de escripturarios extraordinarios, a juizo da fiscalização, conforme as exigencias do serviço, vencendo uma diaria de 4$ a 8$000.

TRAFEGO

Crear o logar de inspector do trafego com o ordenado annual de 6:000$000;
Augmentar o ordenado do chefe da estação de Uruguayana a 4:800$ annuaes.

VIA PERMANENTE

Crear o logar de engenheiro-chefe com o ordenado annual de 18:000$000.

INSPECÇÃO GERAL

Ao pessoal da administração e aos chefes de serviço, quando occupados fó ra da séde de seu emprego habitual, poderá ser abonada uma diaria variando de 2$ a 15$000.

OBSERVAÇÃO

1ª. O numero de empregados e respectivos vencimentos, considerados no quadro vigente e nas modificações approvadas, quer mensaes, quer diarios, serão maximos, que não poderão ser excedidos, sem prévia autorização do Governo.

2ª. A Companhia deverá distribuir pelas duas estradas de ferro Quarahim a Itaqui e Itaqui a S. Borja as despezas de administração geral, inclusive a de seu representante, de administracão e direcção technicas do trafego, locomoção e linha, comtanto que a primeira dessas estradas não pague mais de metade dos vencimentos propostos para o representante e não pesem sobre ella os vencimentos do cargo de engenheiro-chefe da via permanente, ora creado.

Directoria Geral de Viação e Obras Publicas, 26 de outubro de 1910 — *Leandro A. R. da Costa*, director geral.

PORTARIA — de 6 de novembro de 1910

Approva as instrucções para o serviço de fiscalização da rède de viação Paraná-Santa Catharina.

O Ministro da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, resolve approvar as instrucções que com este baixam, assignadas pelo director geral da Viação e Obras Publicas da respectiva Secretaria de Estado, para o serviço de fiscalização da rêde de viação Paraná-Santa Catharina.

Rio de Janeiro, 6 de novembro de 1910. — *Francisco Sá*.

Instrucção para a fiscalização da rède de viação Paraná-Santa Catharina, a que se refere a portaria desta data

Art. 1º. A fiscalização das estradas de ferro que constituem a rêde de viação Paraná-Santa-Catharina ficará a cargo de uma commissão composta de um engenheiro-chefe, dois engenheiros-ajudantes, dois engenheiros-fiscaes de 1ª classe, seis engenheiros-fiscaes de 2ª classe, um escripturario, tres auxiliares de escripta e um servente.

§ 1º. O engenheiro-chefe será immediatamente subordinado á Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, podendo, entretanto, corresponder-se directamente com o Ministro da Viação, quando este o julgar conveniente.

§ 2°. Os demais funccionarios serão directamente subordinados ao engenheiro chefe.

Art. 2°. O serviço da fiscalização será assim distribuido:

O engenheiro-chefe, além da direcção geral dos trabalhos, terá tambem a seu cargo a fiscalização immediata da linha de Itararé ao Uruguay e a dos ramaes de Guarapuava e do Paranápanema, auxiliado pelo seguinte pessoal: um engenheiro-fiscal de 1ª classe, encarregado dos serviços do trafego e do exame dos projectos e das contas de despeza da construcção; dois engenheiros-fiscaes de 2ª classe, sendo um para cada ramal; um escripturario e um servente.

Ao ajudante mais antigo caberá, não só a incumbencia de substituir o engenheiro-chefe em seus impedimentos, como tambem a de fiscalizar directamente o trafego da Estrada de Ferro Paraná e a construcção do trecho de Serrinha ao Porto Amazonas.

O outro ajudante ficará incumbido da fiscalização directa da Estrada de Ferro S. Francisco, auxiliado por tres engenheiros-fiscaes de 2ª classe.

O trafego da Estrada de Ferro D. Thereza Christina será fiscalizado por um engenheiro fiscal de 1ª classe.

A fiscalização das estradas de ligação com as estradas de ferro Rio Grande do Sul e com a Estrada de Ferro de S. Francisco ficará a cargo de um engenheiro-fiscal de 2ª classe.

Os auxiliares de escripta serão distribuidos conforme as necessidades do serviço, a juizo do engenheiro-chefe.

Art. 3°. Ao engenheiro-chefe incumbe:

1°, exercer como fôr mais conveniente, por si e seus auxiliares, completa fiscalização sobre os serviços da rêde, examinando os livros, documentos e tudo o mais que julgar necessario, e procedendo á inspecção do pessoal que convier;

2°, dar instrucções aos engenheiros-ajudantes e fiscaes para o bom desempenho de suas funcções, podendo mesmo, em caso de necessidade, alterar a distribuição de serviço, constante do art. 2° e seus paragraphos.

3°, apresentar annualmente, até o dia 1 de março, o mais tardar, um relatorio circumstanciado sobre todos os serviços da rêde, acompanhado dos respectivos quadros e dados estatisticos, que serão organizados de accôrdo com os modelos da Repartição Federal de Fiscalisação das Estradas de Ferro;

4°, apresentar annualmente ao Ministro uma exposição sobre as condições economicas da rêde, desenvolvimento das zonas por ella servidas, influencia das tarifas sobre as industrias, o commercio e a agricultura, e proposta de modificações que essas tarifas reclamem, bem como de quaesquer outras providencias que reconhecer convenientes;

5°, exercer, com relação á rêde de que se trata, e de accôrdo com as instrucções que receber do engenheiro-chefe e director da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, as attribuições conferidas ao mesmo director nos ns. VI a XVI do art. 7° do regulamento approvado pelo decreto n. 6.787, de 17 de dezembro de 1907.

Art. 4°. Aos engenheiros-ajudantes compete:

1°, fiscalizar os trechos em trafego, em estudos e em construcção, na forma das instrucções que receberem do engenheiro-chefe;

2°, acompanhar no terreno, directamente ou por intermedio dos engenheiros fiscaes, os serviços de reconhecimento, exploração, locação e construcção das estradas que fiscalizarem, levando ao conhecimento do engenheiro-chefe as irregularidades observadas e propondo-lhes as medidas que julgarem de necessidade, comprehendendo as alterações do traçado e das obras de arte;

3°, fornecer ao engenheiro-chefe os dados precisos para a organização de seu relatorio annual.

Art. 5°. Os engenheiros-fiscaes, que servirem directamente sob as ordens do engenheiro-chefe, terão as mesmas attribuições que as conferidas aos ajudantes.

Art. 6°. O escripturario terá a seu cargo a correspondencia, a escripta e a guarda do archivo da fiscalização e trabalhará junto ao engenheiro-chefe.

Art. 7°. Os vencimentos do pessoal da commissão são os que constam do seguinte quadro:

1 engenheiro-chefe.	13:200$000
2 engenheiros-ajudantes a 10:800$000. . .	21:600$000
2 engenheiros-fiscaes de 1ª classe a 9:000$000	18:000$000
6 engenheiros-fiscaes de 2ª classe a 7:500$000	45:000$000
1 escripturario	3:600$000
3 auxiliares de escripta a 2:220$000. . . .	6:600$000
1 servente	1:200$000
	109:200$000

§ 1°. Dois terços destes vencimentos serão considerados como ordenado e um terço como gratificação.

§ 2°. Ao engenheiro-chefe será abonada a diaria de 15$, aos engenheiros ajudantes a de 10$, aos engenheiros-fiscaes de 1ª classe a de 6$ e aos engenheiros-fiscaes de 2ª classe a de 5$000.

§ 3°. As despezas fixadas acima e mais a de 1:800$ para expediente serão pagas por conta da contribuição a que é obrigada a Companhia em virtude da clausula XIII do decreto n. 7.928, de 31 de março do corrente anno.

Rio Janeiro, 6 de novembro de 1910. — *Leandro Alfredo Ribeiro da Costa.*

AVISO N. — de 19 de julho de 1910

Autoriza os estudos e manda iniciar a construcção de varias linhas de ligação que interessam ao trafego da Estrada de Ferro Central do Brazil.

Ao director da Estrada de Ferro Central do Brazil — Para a execução do decreto n. 8.077, de 23 de junho proximo passado, autorizo-vos a mandar proceder aos estudos das ligações da linha auxiliar á estação de Vassouras, da Estrada de Ferro Central do Brazil, passando pela cidade de Vassouras e á Estrada de Ferro Sapucahy, no ponto mais conveniente entre Sant' Anna e Barra do Pirahy, bem como das linhas de ligação das estradas de ferro Valenciana e Rio das Flores, entre Valença e Tabôas, e finalmente a ligação de Juiz de Fóra, passando por Lima Duarte, a Bom Jardim, ou ponto mais conveniente da rêde, devendo ser immediatamente iniciada a construcção das referidas linhas. — *Francisco Sá.*

AVISO N. 343 — de 23 de julho de 1910

Approva a nova tabella de fretes da Companhia Mogyana para o transporte de gado á Campinas, quando em numero superior a 120 cabeças.

Ao director da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro.

Deferindo o requerimento da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação, que me foi submettido com o vosso officio n. 779, de 8 do corrente mez, declaro-vos, para os fins convenientes, que fica approvada a nova tabella de fretes proposta para o transporte de gado á Campinas, quando em numero superior a 120 cabeças, conforme as seguintes bases:

Até 100 kilometros, 30 réis por cabeça e por kilometro.

De 101 a 200 kilometros; 15 réis por cabeça e por kilometro.

De 201 a 400 kilometros, 10 réis por cabeça e por kilometro.

De 401 em diante 8 réis por cabeça e por kilometro —. *Francisco Sá.*

AVISO N. 350 — de 27 de julho de 1910

Autoriza diversas estradas de ferro a transportarem isento de frete, o material destinado a canalizações de agua da cidade de Uberabinha.

Ao director da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro.

Com referencia ao requerimento em que a Camara Municipal de Uberabinha pede isenção de fretes nas Estradas de Ferro S. Paulo Railway, Paulista e Mogyana, para o material destinado á canalização de agua potavel áquella cidade, declaro-vos, para os fins convenientes, de accôrdo com o vosso officio n. 313, de 28 de março ultimo, que ficam as Companhias S. Paulo Railway e Mogyana, autorizadas a permittir o transporte ao referido material nas condições solicitadas, nas linhas de fiscalização federal, entre Santos e Jundiahy e Jaguára a Uberabinha, para o que deverá a Camara Municipal de Uberabinha se entender directamente com as Companhias das Estradas de Ferro supramencionadas. — *Francisco Sá*.

AVISO N. 372 — de 5 de agosto de 1910

Approva as bases da tarifa de café da tabella n. 3 da Sorocabana Railway Co.

Ao director da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro.

Declaro-vos, para os fins convenientes, de accôrdo com a proposta apresentada em 28 de julho ultimo, pela Sorocabana Railway Company, que ficam approvadas as seguintes bases da tarifa de café da tabella n. 3:

Kilometros	Por tonelada kilometro
De 0 a 123	$165
De 124 a 150	$151
De 151 a 200	$141
De 201 a 250	$131
De 251 a 300	$122
De 301 a 350	$110
De 351 a 400	$093
De 401 a 500	$064
De 501 a 1.000	$022
De 1.001 a 1.500	$009

Esta tarifa, considerada normal ao cambio de 20 d. por 1$, continúa sujeita ao accrescimo de 5% por dinheiro abaixo da mesma taxa. — *Francisco Sá*.

AVISO N. 417 — de 31 de agosto de 1910.

Autoriza provisoriamente a adopção das tarifas da E. de Carangola no trecho de Victoria a Muniz Freire da Leopoldina Railway.

Ao Director da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro.

Declaro-vos, para os fins convenientes, de accôrdo com o vosso officio n. 699, de 21 de junho proximo passado, que fica a Companhia Leopoldina Rail-

way autorizada a adoptar, provisoriamente, no trecho de Victoria a Muniz Freire, as tarifas da Estrada de Ferro de Carangola, comtanto que a differenciação das tarifas se applique ao percurso total nas Estradas de Ferro de Carangola, Santo Eduardo a Cachoeiro de Itapemirim e Sul do Espirito Santo, sem que sejam considerados zeros os pontos de entroncamento das referidas estradas. — *Francisco Sá*.

AVISO N. 434 — 14 de setembro de 1910

Communica o deferimento de um pedido da Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, para a acquisição de 50 vagões de 24 toneladas.

Ao director da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro — Declaro-vos, para os fins convenientes, de accôrdo com o meu officio n. 1.016 de 26 de agosto ultimo, que resolvi deferir o requerimento da Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, para o fim de adquirir, por conta do custeio, 50 de vagões de 24 toneladas, ao preço de 1:300$ cada um, destinados ao transporte de mercadorias da linha de Itararé ao rio Uruguay; ficando a Companhia obrigada a justificar a importancia effectivamente despendida por meio das facturas de fabrica, em original, e de outros documentos comprobativos das despezas, como direitos aduaneiros, montagem, etc., conforme propuzestes naquelle vosso officio. — *Francisco Sá*.

AVISO N. 469 — de 27 de setembro de 1910

Sobre a prorogação do prazo concedido á Leopoldina Railway, para conclusão da estação inicial da linha do Norte.

Ao director da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro — Com referencia ao requerimento da Leopoldina Railway Company, pedindo prorogação, por mais 12 mezes, do prazo fixado para conclusão da estação inicial da linha do Norte, e que me foi presente com o vosso officio n. 1.025, de 29 de agosto ultimo, declaro-vos, para os fins convenientes, que concedo a prorogação por oito mezes, até 20 de abril de 1911. — *Francisco Sá*.

AVISO N. 11 — de 22 de outubro de 1910

Declara autorizada a Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil a adquirir seis locomotivas, mediante curtas condições.

Ao director da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro — Em solução ao vosso officio sob n. 1.212, de 5 do corrente, declaro-vos, para conhecimento da Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil, que autorizo a mesma a adquirir seis locomotivas, de typo mais possante do que as existentes, pelo custo maximo de 36:036$ e mais 792.792,00 francos, devendo todas as despezas, desde a acquisição até á montagem, ser apuradas ulteriormente, mediante documentos comprobatorios. — *Francisco Sá*.

AVISO N. 12 — de 22 de outubro de 1910

Sobre a concessão de passagens em estradas de ferro, aos delegados brazileiros á Exposição de Turim.

Ao director da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro — Communico-vos, para os devidos fins, que de accôrdo com o que pediu a commissão executiva da Secção Brazileira na Exposição Internacional de Turim-Roma, deveis providenciar no sentido de que a seus delegados, cujos nomes constam da inclusa relação sejam concedidas passagens de 1ª classe, com direito a transporte de bagagem, nas estradas de ferro da União ou della dependentes, sempre que os mesmos requesitem.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 15 — de 22 de outubro de 1910

Sobre o ramal de S. Francisco a Iguassú, da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.

Ao Governador de Santa Catharina — Em resposta ao vosso officio sob n. 35, de 9 de agosto findo cabe-me declarar-vos que, em vista das informações prestadas pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, não é praticavel a passagem pela villa de S. Bento, desse Estado, do ramal de S. Francisco a Iguassú, da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, pelo prejuizo que essa passagem traria ás condições technicas do traçado recentemente approvado.

Apresento-vos os meus protestos de estima e consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 18 — de 26 de outubro de 1910

Sobre modificação do traçado da Estrada de Ferro de Baturité.

Ao director da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro — Em solução ao vosso officio sob n. 1.152, de 21 do mez de setembro ultimo, remettendo a representação em que a Camara Municipal de Jardim, no Ceará, pede modificação no traçado da Estrada de Ferro de Baturité, declaro-vos que podeis autorizar o engenheiro-chefe da Commissão Fiscal da Rêde da Viação Cearense a mandar a « South American Railway Construction Company » fazer o reconhecimento e estudo daquella região para a construcção de um ramal.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 24 — de 5 de novembro de 1910

Autoriza a reducção de tarifas da Estrada de Ferro Central da Bahia.

Ao director da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro. — Em solução ao vosso officio sob n. 1.113, de 20 de setembro ultimo, transmittindo o requerimento em que a Companhia Viação Geral da Bahia pede seja approvada a reducção de 25 %, por transporte, em vagões completos, de kerozene, e 25 %, pelo transporte de gado, quando despachado em trens de lotação nunca inferior a 12 vagões, na Estrada de Ferro Central da Bahia, declaro-vos, para os devidos effeitos, que podeis autorizar as reducções pedidas pela Companhia.

Reitero-vos os protestos de mui distincta consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 26 — de 5 de novembro de 1910

Autoriza uma reducção para a clausula XV das instrucções que regulam a emissão de cadernetas kilometricas da Companhia Mogyana.

Ao director da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro — Em solução ao vosso officio n. 1.265, de 21 do mez findo, remettendo o requerimento em que a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação pede nova redacção para a clausula XV das instrucções que regulam a emissão de suas cadernetas kilometricas, declaro-vos que autorizo a modificação pedida.

Reitero-vos os protestos de distincta consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 28 — de 7 de novembro de 1910

Relativo a mudança da estação da E. F. de Curralinho á Diamantina, projectada em Monjolo para o Rodeador.

Ao director da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro — Ficaes autorizado a recommendar ao engenheiro-fiscal da Estrada de Ferro de Curralinho á Diamantina que determine a mudança da estação projectada, do logar Monjolo para o de Rodeador.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 30 — de 9 de novembro de 1910

Approva o reconhecimento da linha que liga a Estrada de Ferro Oeste de Minas á cidade de Barbacena, pelo valle do corrego Ponte Nova e dá outras providencias.

Ao director da Estrada de Ferro Oeste de Minas.— Em resposta ao vosso officio sob n. 305 R, de 25 do mez findo, remettendo o reconhecimento da linha que liga essa Estrada á cidade de Barbacena, pelo valle do corrego Ponte Nova, declaro-vos que approvo o reconhecimento e autorizo os estudos definitivos e a construcção da ligação, devendo esses trabalhos ser executados immediatamente.

AVISO N. 31 — de 9 de novembro de 1910

Approvo as tarifas de viajantes e mercadorias, apresentadas pela Companhia Mogyana para a nova estação de Bairro Alegre.

Ao director da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro — Em solução ao vosso officio sob n. 1.059, de 3 de setembro ultimo, remettendo o requerimento em que a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação pede approvação das tarifas de viajantes e mercadorias para a nova estação de Bairro Alegre, no kilometro 38 do ramal de Caldas, declaro-vos, para os devidos effeitos, que approvo as tarifas apresentadas pela companhia.

AVISO N. 34 (1) — de 10 de novembro de 1910

Concede isenções de fretes e reducções de passagens na E. F. Central do Brazil.

Ao director da E. F. Central do Brazil — Declaro-vos, para os devidos effeitos, que, attendendo á solicitação que me foi feita pelo Presidente do Estado de Minas Geraes, resolvo conceder, em favor desse Estado, isenção completa de fretes, nessa estrada :

a) para os objectos, animaes, productos e madeiras, destinados ao desenvolvimento da industria pecuaria e agricola ;

b) para os loucos e seus guias, destinados aos manicomios do Estado ou da União, ou por estes subvencionados ;

c) para os objectos, productos, animaes e machinas, destinados ás fazendas-modelo e campos praticos, custeados pelo governo do Estado.

Fica, outrosim, reduzido a 70 °/o o transporte de officiaes, praças e suas familias e respectivas bagagens, pertencentes á Brigada Policial desse Estado, bem como o dos presos escoltados.

Apresento-vos os protestos da minha distincta consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 37 — de 14 de novembro de 1910

Responde a dous avisos do Ministro da Agricultura sobre o dispositivo legal que autoriza uma subvenção kilometrica para as estradas de ferro coloniaes, e faz outras ponderações.

Ao Ministro da Agricultura, Industria e Commercio — Respondendo aos avisos de V. Ex. n. 175, de 21 de setembro e n. 185, de 15 de outubro deste anno, peço permissão a V. Ex. para, aproveitando o ensejo que elles me deparam, declarar que me parece necessario estabelecer regras geraes ás quaes se subordine a execução do dispositivo legal, art. 36 da lei n. 2.210, de 28 de dezembro de 1909, que autoriza uma subvenção kilometrica para as estradas de ferro coloniaes.

Não creio que fosse o pensamento do legislador, antes reputo da maior inconveniencia poderem ser feitos contractos de concessão de estradas de ferro, qualquer que seja o caracter de que estas se revistam ou pretendam revestir-se tanto pelo Ministerio da Viação, como pelo Ministerio da Agricultura.

Tal distribuição de funcções da mesma natureza só poderia perturbar a nossa organização administrativa e o regimen de nossas estradas de ferro.

Só ao ministerio a quem incumbe a superintendencia destas e que dispõe, por isso mesmo, dos orgãos de consulta e dos meios de fiscalização que essa tarefa reclama, póde caber fixar as condições technicas e economicas, o regimen da tarifa, as relações com o publico e com o governo a que deva obedecer qualquer estrada de ferro. De outro modo, poderia acontecer que linhas concedidas por um ministerio contrariassem as condições, no interesse geral da viação, pelo outro estabelecidas, ou mesmo estivessem em conflicto com linhas por este contractadas. Estariam mesmo neste caso as estradas de ferro sobre cuja concessão, nos avisos citados me fez V. Ex. a honra de consultar-me.

A subvenção kilometrica, autorizada no orçamento do Ministerio da Agricultura, só poderia assim ser concedida a linhas que já fossem objecto de concessão contractada pelo Ministerio da Viação e as quaes aquelle reconhecesse o caracter de caminhos coloniaes.

(1) Sob o n. 35, foi expedido aviso identico ao director da E. F. Oeste de Minas.

Emquanto, portanto, não parecer-melhor ao Poder Legislativo eliminar aquella autorização e supprimir o regimen da subvenção kilometrica que ha muito tempo fôra experimentado e condemnado em nosso paiz, penso que as condições das estradas para as quaes fôr ella requerida, ainda mesmo que sejam estas coloniaes, deverão ser formuladas pelo Ministerio da Viação e por este approvados os estudos e exercida a necessaria fiscalização, devendo os actos relativos á concessão da subvenção ser subscriptos pelos Ministros da Agricultura e Viação.

Pedindo a V. Ex. releve-me estas ponderações, enunciadas no interesse dos serviços a nosso cargo, reitero os protestos de mui distincta consideração. — *Francisco Sá.*

AVISO N. 38 — 39— de 14 de novembro de 1910

Sobre concessão de passagens aos delegados brazileiros á Exposição de Turim.

Ao director da E. F. Central do Brazil (e ao da E. F. Oeste de Minas) — Communico-vos, para os devidos fins, que, de accôrdo com o que pediu a Commissão Executiva da Secção Brazileira na Exposição Internacional de Turim Roma, deveis providenciar no sentido de que a seus delegados, cujos nomes constam da inclusa relação, sejam concedidas passagens de 1ª classe, com direito a transporte de bagagens, nessa estrada e em seus ramaes, sempre que os mesmos requisitem.

Reitero-vos os meus protestos de distincta consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. — de 7 de dezembro de 1910

Recommenda que, no caso de qualquer transporte de animaes de raça, nas estradas de ferro, deverão ser previamente limpos e rigorosamente lavados os carros a esse fim destinados.

Ao director da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro — Attendendo á solicitação feita pelo Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio, em aviso n. 112, de 22 de novembro ultimo, recommendo-vos que, no caso de qualquer transporte de animaes de raça, nas estradas de ferro, deverão ser previamente limpos e rigorosamente lavados os carros a esse fim destinados. Outrosim, na falta de carros inteiramente apropriados, convém dar aos carros commummente empregados as condições que requer o transporte desses animaes.

Saúde e fraternidade.— *J. J. Seabra.*

AVISO N. — 17 de dezembro de 1910

Approva o novo horario apresentado pela Leopoldina Railway para o ramal do Sumidouro.

Ao director da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro — Declaro, para os devidos effeitos, que, attendendo á reclamação dos habitantes da villa do Sumidouro, feita por intermedio da respectiva Camara Municipal, resolvi approvar o novo horario apresentado pela Companhia Leopoldina Railway para o ramal do Sumidouro e sobre que informastes em officio n. 1.449, de 3 do corrente mez.

Saúde e fraternidade.— *J. J. Seabra.*

AVISO N. — 22 de dezembro de 1910

Autoriza a substituição da estação projectada no «Amanhece», da E. F. de Goyaz, por uma parada.

Ao director da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro — Relativamente ao que informastes no officio n. 1.478, de 9 do corrente, sobre a pretenção da Camara Municipal de Araguary, declaro-vos que estou de accôrdo em que a estação projectada para o logar denominado «Amanhece», da Estrada de Ferro de Goyaz, seja substituida por uma parada e com a differença do custo seja construida uma outra parada em baixo da serra e nas immediações do kilometro 47.

Saúde e fraternidade.— *J. J. Seabra.*

AVISO N. 9 (1) — de 30 de dezembro de 1910

Autoriza a concessão de seis passes permanentes á Secretaria da Agricultura de Minas Geraes, para os membros da commissão de representação daquelle Estado na Exposição de Turim.

Ao director da E. F. Central do Brazil — Em aviso de 12 do corrente mez o Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio, ponderando ser necessario activar a propaganda e collecta dos productos que deverão figurar na Secção Brazileira da Exposição Internacional de Turim-Roma, em 1911, solicitou seis passes permanentes nessa estrada para a Secretaria da Agricultura do Estado de Minas Geraes, com destino aos membros da commissão organizadora de representação daquelle Estado. Neste sentido, pois, autorizo-vos a providenciar de modo a satisfazer o pedido do indicado ministerio.

Saúde e fraternidade.— *J. J. Seabra.*

AVISO n. 69 — de 31 de dezembro de 1910

Ao Ministro da Fazenda — Digne-se V. Ex. ordenar que no Thesouro Federal, por conta dos depositos em conta geral para despezas de fiscalização de estradas de ferro, seja paga ao engenheiro Alberto de Andrade Pinto a quantia de 3:000$, a titulo de ajuda de custo, para o desempenho da commissão de que foi incumbido, no corrente anno, de fiscalização extraordinaria dos contractos de viação ferrea federal, no norte da Republica.

Saúde e Fraternidade.— *J. J. Seabra.*

---

(1) — Identico ao director da Estrada de Ferro Oeste de Minas e, *mutatis-mutandis*, ao engenheiro-chefe e director da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro e ao engenheiro-chefe da Commissão fiscal da rêde de viação ferrea Sul Mineira.

Portos

DECRETO N. 8.101 — de 21 de junho de 1910

Approva os orçamentos na importancia total de 5.611:224$994 das obras complementares no prolongamento do caes de Santos e de duas locomotivas e dez carros para o serviço do mesmo caes.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, devidamente representada, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os orçamentos na importancia de 5.611:224$994, que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado, das obras complementares no prolongamento do caes de Santos, autorizadas pelos decretos ns. 942, 2.456 e 2.562, de 15 de julho de 1892, 5 de fevereiro e 26 de julho de 1897, e de duas locomotivas e dez carros para o serviço do mesmo caes, a saber:

Boeiros de ns. 13 a 21, na importancia de 2.307:537$523; arrazamento da pedra Teffé, na de 109:777$425; armazem n. 12 A e gradil entre este e o armazem n. 13, na de 233:524$922; installação automatica para o transporte e embarque do café, na de 551:043$311; escriptorio do trafego e gradil entre este e os armazens ns. 12 e 12 A, na de 498:094$129; armazens ns. V e VI, na de 1.800:165$662 e duas locomotivas e dez carros, na de 111:082$022.

A referida despeza será levada á conta do capital da Companhia Docas de Santos, de conformidade com os seus contractos em vigor.

Rio de Janeiro, 21 de julho de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.204 — de 8 de setembro de 1910

Approva o projecto e orçamento para o melhoramento do porto de Fortaleza, no Estado do Ceará.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante do art. 17, n. XLI, da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, e do art. 28 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta:

Art. 1°. Ficam approvados o projecto de melhoramento do porto de Fortaleza, no Estado do Ceará, e o respectivo orçamento, na importancia de 16.018:775$960, que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação, da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

Art. 2°. A execução das obras será feita por meio de concessão, de accôrdo com a lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, para o que será aberta concurrencia publica.

Rio de Janeiro, 8 de setembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.218 — de 15 de setembro de 1910

Approva os desenhos e o orçamento na importancia de 87:105$078 para a construcção de mais dous lances augmentados á ponte fluctuante « Manáos, Harbour, Limited ».

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a « Manáos Harbour, Limited », devidamente representada, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os desenhos e o orçamento na importancia de 87:105$078, que com este baixam, rubricados pelo director geral de Viação e Obras Publicas da respectiva Secretaria de Estado, para a construcção de mais dous novos lances de 12m,80, cada um, augmentados á ponte fluctuante da « Manáos Harbour, Limited »; devendo a referida despeza ser levada á conta do capital da mesma Companhia, na fórma dos seus contractos em vigor.

Rio de Janeiro, 15 de setembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.258 — de 29 de setembro de 1910

Approva a planta e o orçamento na importancia de 18:076$042 das obras de alongamento da coberta do armazem n. 9 e do apparelho mecanico destinado ao serviço de transporte do trigo, installado sob aquelle alongamento, no caes do porto de Santos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, devidamente representada, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados a planta e o orçamento na importancia de 18:076$042, que com este baixam, rubricados pelo director geral de Viação e Obras Publicas, da respectiva Secretaria de Estado, para as obras de alongamento da coberta do armazem n. 9, e do apparelho mecanico destinado ao serviço de transporte installado sob aquelle alongamento; devendo a referida importancia ser levada á conta do capital da mesma Companhia, na fórma dos seus contractos em vigor.

Rio de Janeiro, 29 de setembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.349 — de 8 de novembro de 1910

Modifica o projecto approvado para o primeiro trecho da primeira secção das obras do porto de Belém do Pará, de modo a ser alli conservada a doca « Ver-o-Peso ».

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, considerando ser necessario manter a doca de « Ver-o-Peso », no primeiro trecho da primeira

secção das obras do porto de Belém do Pará, de que é cessionaria a «Companhia Port of Pará», decreta :

Artigo unico. Fica modificado o projecto do primeiro trecho da primeira secção das obras do porto de Belém do Pará, a que se refere o decreto n. 6.950 de 14 de maio de 1908, de conformidade com as clausulas que a este acompanham, assignadas pelo Ministro da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

Clausulas a que se refere o decreto n. 8.349, desta data

I

O cáes destinado á navegação fluvial, que pela clausula I do decreto n. 6.950, de 14 de maio de 1908, se extende até o forte do Castello, deverá ser construido de modo a ser conservada a doca do « Ver-o-Peso «, desistindo a «Companhia Port of Pará» de todo e qualquer direito ao terreno de marinha no qual se acha construido o Mercado de Ferro, pertencente á Municipalidade de Belém.

II

A Companhia concessionaria obrigar-se-ha :

1°, conservar a doca do «Ver-o-Peso», dragando-a convenientemente e estabelecendo uma porta de eclusa, logo que essa porta for julgada necessaria ;

2°, construir na extensão comprehendida entre o Castello e o Arsenal de Marinha cinco molhes rectangulares, destinados á navegação fluvial e da cabotagem, tendo $60^m,9$ de comprimento e $55^m,0$ de largura, com intervallo de $40^m,0$ entre um e outro, segundo plano e orçamento que serão opportunamente approvados.

III

Fica reduzida, a $860^m,0$ a extensão de cáes do primeiro trecho e augmentada de $240^m,0$ a linha de cáes do segundo trecho, na 1ª secção, de modo a ficar esta com a extensão total de $1.100^m,0$ de muralha de cáes.

IV

O canal de entrada e o canal em frente ao cáes terão a profundidade uniforme de $9^m,24$.

V

Nas proximidades da antiga doca « Souza Franco » será construida uma outra doca, de accôrdo com o projecto que for approvado pelo Governo.

VI

Fica modificada a clausula X do decreto n. 5.978, de 18 de abril de 1906, no sentido de ter a Companhia o direito de arrendar, como preceitua essa clausula, os terrenos comprehendidos entre a doca do « Ver-o-Peso » e a rampa de « Sacramenta ».

Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1910.— *Francisco Sá.*

DECRETO N. 8.364 — de 9 de novembro de 1910

Autoriza a transferencia do contracto de arrendamento do novo cáes do porto do Rio de Janeiro á «Compagnie du Port de Rio de Janeiro», devidamente autorizada a funccionar na Republica.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereram o Dr. Daniel Heninger e Demart & Comp., arrendatarios do serviço do novo cáes do porto do Rio de Janeiro, e de accôrdo com o disposto na clausula XLVI do decreto n. 8.062 de 9 de junho de 1910, decreta:

Art. unico. Fica autorizada a transferencia do contracto de arrendamento do novo cáes do porto do Rio de Janeiro, celebrado em 18 de junho do corrente anno, á «Compagnie du Port de Rio de Janeiro», a qual, devidamente autorizada a funccionar na Republica pelo decreto n. 8.299 de 13 de outubro ultimo, fica subrogada nos direitos e obrigações a que se refere o mesmo contracto.

Rio de Janeiro, 9 de novembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.416— de 7 de dezembro de 1910

Autoriza a construcção de um alpendre ao fundo do armazem n. 9, do cáes do porto de Manáos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a «Manáos Harbour, Limited», relativamente á construcção de varios alpendres contiguos a armazens no cáes do porto de que é cessionaria, e tendo em vista as informações prestadas a respeito, decreta:

Artigo unico. Fica autorizada a construcção sómente de um alpendre ao fundo do armazem n. 9, do cáes do porto de Manáos, de conformidade com o plano e respectivo orçamento constantes dos documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral da Viação e Obras Publicas da Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 7 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

DECRETO N. 8.417 — de 7 de dezembro de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 25:000$ para occorrer ás despezas com os estudos preliminares e a organização do projecto de melhoramento do porto de Aracajú.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante do art. 18, n. XXIX, da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 25:000$ para occorrer ás despezas com os estudos preliminares e a organização do projecto de melhoramento do porto de Aracajú.

Rio de Janeiro, 7 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

AVISO N. 319 — de 13 de julho de 1910

Ao Ministro da Fazenda — Havendo sido vendido em leilão, mediante as condições approvadas por aviso n. 262, de 13 de junho ultimo, deste Ministerio, diversos lotes de terrenos que havia disponiveis na Avenida Central e rua Nova, parallela a esta, tenho a honra de passar ás mãos de V. Ex. as inclusas plantas e cópia daquellas condições, rogando a V. Ex. se digne de providenciar para que pela repartição competente desse Ministerio sejam lavradas as escripturas que teem de ser assignadas pelos compradores constantes do officio n. 178, junto tambem por cópia, da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro.

O producto da venda desses terrenos, na importancia total de 641:700$, dignar-se-ha V. Ex. de mandar recolher como renda da Caixa Especial das obras do dito porto.

Reitero a V. Ex. os protestos de minha estima e distincta consideração.— *Francisco Sá*.

AVISO N. 320 — de 13 de julho de 1910

Ao engenheiro chefe da fiscalização das obras do porto do Pará.—Declaro-vos, para os devidos effeitos, que attendendo ao que requereu a Companhia *Port of Pará*, resolvi conceder-lhe autorização para levar á conta do respectivo capital a importancia de 46:188$120, correspondente a um terço da despeza oriunda do contracto que celebrou com o Dr. Oswaldo Gonçalves Cruz para o fim de aconselhar os meios de promover uma campanha prophylatica energica e systematica contra os germens da malaria e typho americano, em beneficio do pessoal das obras desse porto.—*Francisco Sá*.

AVISO N. 352 — de 27 de julho de 1910

Referente ao porto de Manáos.

Ao engenheiro fiscal das Obras do Porto de Manáos.—Sciente do que informastes por officio n. 30, de 3 de junho ultimo, sobre o requerimento da « Manáos Harbour Limited », de 3 de março proximo passado, declaro-vos, em resposta, e para os devidos effeitos, que fica autorizada a substituição da plataforma de madeira, do armazem n. 8, antigo Ventilari, por outra de concreto e aço, conforme a planta e orçamento na importancia de 29:694$271, que deverá ser levada á conta do capital da mesma companhia.— *Francisco Sá*.

AVISO N. 359—de 29 de julho de 1910

Referente a tomada de contas da Companhia Cessionaria das Docas do Porto da Bahia.

Ao engenheiro chefe da Commissão Fiscal das Obras do Porto da Bahia.— Deferindo o requerimento em que a Companhia Cessionaria das Docas do Porto da Bahia pede para ser incluida na tomada de contas do 1° semestre do corrente

anno a importancia de 365:875$514, excluida nas tomadas de contas anteriores, em virtude do aviso n. 316 de 9 de novembro do anno proximo findo, declaro-vos, para os fins convenientes, de conformidade com as informações constantes dos vossos officios de 4 de março e 22 do corrente mez, que fica autorizada a inclusão na fórma pedida, restringindo-se, porém, aquella importancia á de 363:510$530, em consequencia do abatimento da quantia de 2:364$981, apurada a mais, sobre a importancia total de 1.400:000$, destinada, na fórma do contracto á acquisição do material para inicio dos trabalhos.—*Francisco Sá*.

AVISO N. 362 — de 30 de julho de 1910

Referente á installação electrica de força e luz em armazens do porto do Rio de Janeiro.

Ao director technico da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro.—Declaro, em resposta ao vosso officio n. 194, de 21 do corrente mez, que fica essa commissão autorizada a ajustar com a *The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company, Limited*, a installação electrica de força e luz nos armazens ns. 9 e 10, pela quantia de 35:800$ e mais a installação provisoria em frente áquelle armazem n. 10, pela quantia de 600$, conforme a proposta que enviastes, por cópia, da referida companhia.— *Francisco Sá*.

AVISO N. 371 — de 4 de agosto de 1910

Sobre a entrega ao trafego provisorio do 2º armazem externo construido pela Companhia « Port of Pará ».

Ao Sr. Ministro da Fazenda.— Tendo autorizado o engenheiro chefe da Commissão Fiscal das Obras do Porto do Pará a acceitar e a entregar ao trafego provisorio o 2º armazem externo, quinto, construido pela « Companhia Port of Pará », em virtude do seu contracto, solicito de V. Ex. a expedição de ordens telegraphicas á Inspectoria da Alfandega do Pará, naquelle sentido.

Prevaleço-me do ensejo para reiterar a V. Ex. os meus protestos de elevada estima e distincta consideração.—*Francisco Sá*.

AVISO N. 374 — de 8 de agosto de 1910

Communica a permissão dada a «Rio de Janeiro Tramway Light and Power Co., Ltd.» para assentar, prolongar e desenvolver suas linhas de tracção electrica nos terrenos conquistados ao mar pelas Obras do Porto, ficando, porém, incorporadas á rêde geral de viacção urbana, contractada com a Prefeitura.

Ao Prefeito do Districto Federal.—Sr. Prefeito do Districto Federal.— Tenho a honra de communicar a V. Ex., para os devidos effeitos, que por avisos ns. 282 e 378, de 18 de junho e 8 do corrente mez, autorizei a Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, permittir á « The Rio

de Janeiro Tramway Light and Power Company, Limited », assentar, prolongar e desenvolver as suas linhas de tracção electrica nos terrenos conquistados ao mar pelas obras affectas áquella commissão, ficando, porém, incorporadas á rêde geral de viação urbana, contractada com essa Prefeitura, não só a linha já assentada com permissão da Commissão das Obras do Porto, como as que ora pretende a dita companhia construir á sua custa.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de estima e distincta consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 384 — de 12 de agosto de 1910

Resolve uma consulta sobre a permuta de terrenos entre a Commissão de Obras do Porto e a Rio de Janeiro City Improvements Co. Ltd.

Ao director technico da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro—Attendendo ao que expuzestes em officio n. 203. de 28 de julho ultimo, relativamente a permuta de terrenos na Gambôa e S. Christovão, entre essa commissão e a The Rio de Janeiro City Improvements Company, Limited, declaro-vos em resposta, que fica approvado o orçamento que acompanhou o mesmo officio, na importancia de 34:860$, para a execução das muralhas em volta do terreno cedido áquella companhia, sendo a respectiva despeza paga por essa commissão, conforme propuzestes.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 387 — de 12 de agosto de 1910

Pede providencia sobre a mudança da estação das barcas e ponte de atracação, do largo da Prainha para a doca do antigo mercado.

Ao Ministro da Fazenda — Tornando-se necessaria a mudança da estação das barcas e ponte de atracação, do largo da Prainha para outro ponto do littoral não attingido, como aquelle, pelas obras do porto do Rio de Janeiro, e parecendo a este Ministerio prestar-se a doca do antigo mercado, para tal fim convenientemente preparada pala commissão das ditas obras, rogo a V. Ex. se digne de providenciar para que sejam applicados áquelle serviço, não só a mesma doca, como tambem, um dos armazens alli ultimamente construido por ordem desse Ministerio, os quaes, com a abertura do novo caes do porto, se tornam desnecessarios ao serviço da Alfandega.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de estima e distincta consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 397 — de 23 de agosto de 1910

Pede ao Ministro da Fazenda determine á Delegacia Fiscal do Pará que preste á commissão fiscal do porto de Belém o auxilio que solicitar para o exame da planta levantada pela commissão especial de 1873.

Ao Ministro da Fazenda — Sciente pelo aviso de V. Ex., n. 165, de 21 de junho proximo passado, de haver sido ordenado á Delegacia Fiscal do Thesouro Federal no Estado do Pará, facultasse ao chefe da Commissão Fiscal das Obras do Porto do mesmo Estado o exame da planta levantada pela Commissão Especial de 1873, acaba aquella commissão fiscal de trazer ao conhecimento

deste ministerio que a referida delegacia não lhe faculta as copias, de que carece, dos termos de aforamento do « Orphanato Lemos » e « Viuva Calandier » na zona do caes do saneamento, bem assim impediu consultar os livros de termos de demarcações da Commissão Especial não só para completar a dita planta, dilacerada em muitos pontos, como para confrontar com suppostos limites de particulares.

Rogo, pois, a V. Ex. se digne de ordenar áquella Delegacia Fiscal prestar á Commissão Fiscal das Obras do Porto todo o auxilio que lhe fôr solicitado para o bom andamento do serviço de que se trata.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de estima e consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 401 — de 24 de agosto de 1910

Pede providencias para que o alfandegamento do trapiche Ordem seja transferido da Commissão do Porto do Rio de Janeiro aos arrendatarios do novo cáes.

Ao Ministro da Fazenda — Devendo ser entregue aos arrendatarios do novo caes do porto o trapiche da Ordem, nos termos da clausula XXXIII do decreto n. 8.062, de 9 de junho proximo passado, rogo a V. Ex. se digne providenciar para que o alfandegamento do mesmo trapichè, concedido por aviso desse ministerio n. 170, de 3 de agosto de 1905, á Commissão Fiscal do Porto do Rio de Janeiro, seja transferido para os arrendatarios do novo caes, conforme solicitaram.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de elevada estima e distincta consideração. — *Francisco Sá.*

AVISO N. 413 — de 30 de agosto de 1910

Autoriza a expedição de instrucções sobre o pagamento das taxas das mercadorias importadas pelas repartições publicas.

Ao director technico da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro — Tomando em consideração o que expuzestes em officio n. 223, de 20 do corrente mez, sobre mercadorias importadas por quaesquer repartições publicas e cujas taxas de descarga não podem ser pagas de prompto, autorizo-vos a expedir aos arrendatarios do novo caes do porto as instrucções para tal fim necessarias e nos termos em que as propuzestes.

Como medida complementar, solicito nesta data, ao Ministerio da Fazenda autorize a Alfandega a despachar os generos com aquelles destinos, independentemente de prévio pagamento da taxa para a conservação do porto.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 423 — de 6 de setembro de 1910

Pede ao Ministro da Fazenda mande creditar á Caixa Especial das Obras do Porto o producto dos lotes vendidos em leilão, do caes do porto.

Sr. Ministro da Fazenda— Tenho a honra de passar ás mãos de V. Ex., para os devidos fins, os inclusos documentos que constituem os caracteristicos dos lotes de terrenos vendidos em leilão no dia 4 de agosto ultimo; a planta geral e a de cada lote vendido, com as respectivas dimensões, tudo em duplicata; as

condições do edital de venda, que deverão figurar nas escripturas que teem de ser lavradas; as certidões das escripturas de compra, pela Commissão Fiscal das Obras do Porto do Rio de Janeiro, dos predios ns. 4, da rua Miguel de Frias e 309 e 313, da rua Coronel Pedro Alves, predios que se achavam nos terrenos do lote n. 1, sendo os demais adquiridos por aterro sobre o mar. A renda total, proveniente dos lotes vendidos, na importancia de 390:980$, dignar-se-ha V. Ex. de mandar creditar á Caixa Especial das Obras do Porto do Rio de Janeiro.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de estima e consideração.—*Francisco Sá.*

AVISO N. 438 — de 14 de setembro de 1910

Resolve sobre o assentamento de linhas de carris entre os intervallos dos armazens do caes do porto do Rio de Janeiro.

Ao director technico da Commissão Fiscal e Administrativa do Porto do Rio de Janeiro.

Convindo proporcionar aos arrendatarios de serviço do caes do porto do Rio de Janeiro todas as facilidades do transporte de mercadorias no caes e não se referindo a clausula XVI do respectivo contracto á empreza arrendataria, que não é considerada uma entidade extranha aos serviços a ella propria incumbidos, declaro-vos, em resposta ao vosso officio n. 232, de 25 de agosto ultimo, em que informastes sobre o requerimento em que aquelles arrendatarios pediram autorização para o assentamento de linhas de carris urbanos entre os intervallos dos armazens do caes do porto até a faixa externa afim de facilitar o transporte de mercadorias por meio de vagões pela linha da *Light and Power*, que fica concedida a autorização requerida, a titulo precario, para ser utilizada emquanto isso parecer conveniente ao Governo e sem constituir privilegio algum.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 487 — de 6 de outubro de 1910

Pede diversas providencias que interessam as obras do porto da Bahia.

Ao Ministro da Fazenda—Tendo de ser iniciadas pela cessionaria Companhia das Docas do Porto da Bahia as demolições de predios cujas desapropriações estão sendo feitas para a construcção do mercado modelo, conforme a clausula 2ª do decreto n. 7.119, de 17 de setembro de 1908, rogo a V. Ex. se digne ordenar que pela Alfandega daquelle Estado, sejam entregues á commissão fiscal das obras do dito porto, para os devidos effeitos, os diversos casebres (meias aguas) em máo estado de conservação, pertencentes a esse ministerio e existentes em uma parte de terrenos do antigo Arsenal de Marinha, abrangidos pelas referidas demolições.

Assim tambem rogo a V. Ex. a cessão do velho armazem da Alfandega que faz canto com as ruas da Alfandega e largo das Princezas, afim de ser demolido, visto achar-se comprehendido dentro do plano das obras do porto, exigindo a sua demolição ou o recúo para o alinhamento da nova rua alli projectada. Outrosim, determinando a execução do projecto, approvado para o melhoramento do porto, a construcção de um muro de caes ligando a extremidade norte do muro da pequena doca do Arsenal de Marinha, na parte pertencente á Alfandega, á rotunda desta, de que resultará o aterro do pequeno vão entre estes dous portos com o desapparecimento da pequena doca onde são guardados e içados os escaleres da guarda-moria, rogo a V. Ex. se digne expedir á Alfandega da Bahia as necessarias ordens no sentido de taes melhoramentos, que opportunamente serão executados alli, não encontrem obstaculo de qualquer natureza.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de estima e consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 12 — de 21 de outubro de 1910

Pede providencias para o despacho, livre de direitos, do material importado pela *Manáos Harbour Limited*.

Ao Ministro da Fazenda — Tendo a *Manáos Harbour Limited*, em requerimento dirigido a este ministerio, mostrado a divergencia que ha entre os materiaes excluidos de isenção de direitos aduaneiros, constantes do aviso n. 115 desse ministerio á delegacia fiscal no Amazonas, e a relação total dos materiaes em que, além dos mencionados no referido aviso, ainda são excluidos os das lettras F. a R, peço a V. Ex. mandar expedir ordem áquella delegacia, para que seja despachado, livre de direitos, todo o material importado pela companhia, excepto o excluido pelo aviso acima citado.

Aproveito o ensejo para reiterar a V. Ex. os protestos de minha elevada estima e mui distincta consideração - *Francisco Sá*.

AVISO N. 515 — de 24 de outubro de 1910

Approva a acquisição de um predio e terreno á rua da Saude, para as obras do porto.

Ao director technico da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro — Declaro-vos, para os devidos effeitos, em solução ao vosso officio n. 276 de 8 do corrente mez, que fica approvada a acquisição do predio e terreno á rua da Saude n. 50, de propriedade de D. Maria Luiza Suttard Babo e filhos, pela importancia de 118:000$, devendo a respectiva escriptura ser lavrada de conformidade com a minuta que acompanhou aquelle officio, e ora vos devolvo. —*Francisco Sá*.

AVISO N. 27 — de 7 de novembro de 1910

Relativo ao accôrdo entre a Commissão das Obras do Porto e Joaquim Marinho.

Ao Ministro da Fazenda — Tenho a honra de passar ás mãos de V. Ex. os papeis relativos ao accôrdo amigavel celebrado entre a Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro e Joaquim Marinho, afim de serem os mesmos submettidos ao exame e apreciação da Directoria do Patrimonio Nacional para que se possa legalizar o referente accôrdo por escriptura Publica, conforme requereu o interessado.— *Francisco Sá*.

AVISO N. 529 — de 7 de novembro de 1910

Sobre material importado por C. H. Walker & Comp.

Ao Ministro da Fazenda — Não tendo os empreteiros das Obras do Porto do Rio de Janeiro, C. H. Walker & Comp., se utilizado da isenção de direitos, concedida pela ordem desse ministerio, n. 1.765, de 12 de novembro de 1909, para 400.000 telhas destinadas áquellas obras, devido á demora na remessa completa desse material, de que receberam apenas 270.000 dentro do. prazo de um anno, marcado na referida ordem, rogo a V. Ex. se digne prorogar por igual prazo aquella concessão para as 130.000 telhas restantes.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de estima e distincta consideração. — *Francisco Sá*.

AVISO N. 539 — de 9 de novembro de 1910

Dá instrucções para a tomada de contas a Companhia «Port of Pará» e determina outras providencias.

Ao engenheiro chefe da commissão fiscal das obras do porto do Pará. — Em solução aos vossos officios de 14 de maio e 12 de junho de 1909, relativamente ás reclamações feitas pela Companhia « Port of Pará », sobre as tomadas de contas relativas ao 2° semestre de 1907 e 1° de 1908, declaro-vos, para os fins convenientes que, de conformidade com o que determinam as clausulas, XXIII do decreto n. 5.978, de 18 de abril de 1906, e III do decreto n. 6.363, de 7 de fevereiro de 1907, fica estabelecido o seguinte:

1°. Nas tomadas de contas, que serão semestraes, deverão ser apuradas as seguintes verbas : «Lucro de empreitada» e «Despezas geraes» ; a primeira com a porcentagem de 5 %, e a segunda com a de 10 % sobre o valor total das obras.

2°. Será levada á conta do capital permanente a despeza feita com desapropriações, construcções e installações em Val de Cães ; com deducção, porém, da despeza correspondente ás installações que deixaram de ser effectuadas no Castello. Aquellas construcções e installações reverterão para a União, como as demais, na forma do contracto.

3°. Será de 1$520, ouro, o preço do metro cubico de dragagem, qualquer que seja a natureza do terreno, com excepção de rocha, e qualquer que seja a distancia do transporte do producto escavado, de modo a evitar o seu retorno para o interior do porto.

4°. A verba consignada no orçamento do 1° trecho de cáes, sob o titulo «Administração e despezas preliminares », deverá ter a seguinte applicação : Nas contas do 1° semestre, será comtemplada, como capital permanente, a importancia de 380:000$, a titulo de « despezas preliminares », e nas tomadas das contas daquelle semestre e nas dos 13 semestres subsequentes será admittida, em cada uma, a titulo de « administração », a importancia de 80:000$000. — *Francisco Sá.*

AVISO N. 541 — de 14 de novembro de 1910

Approva o exame e verificação das despezas effectuada pela «Manáos Harbour, Ltd.», no periodo correspondente ao 2° semestre de 1902 e annos subsequentes até 31 de dezembro de 1909 e fixa o capital despendido em obras pela mesma empreza até essa data.

Ao engenheiro fiscal das obras de melhoramentos do porto de Manáos.

Tomando conhecimento do resultado do exame e verificação das despezas effectuadas pela «Manáos Harbour, Limited», no periodo correspondente ao 2° semestre de 1902 e annos subsequentes até 31 de dezembro de 1909, segundo as actas e mais documentos que acompanharam o vosso officio n. 39 de 3 de setembro proximo findo, e tendo em vista as reclamações da companhia cessionaria das obras, contra as glosas propostas pela respectiva commissão de tomada das contas, declaro-vos, para os fins convenientes, que ficam approvadas aquellas actas, com a inclusão das glosas referentes ás verbas de custeio ; devendo, porém, ser computadas as glosas referentes ás despezas de construcção, por isso que representam, de facto, as obras incorporadas ao porto, necessarias ao serviço deste e destinadas ao patrimonio da União. E, nessa conformidade, fica fixada, como capital despendido em obras, até 31 de dezembro de 1909, excluidas as despezas com os edificios da Alfandega e guarda-moria, a importancia de 15.998:407$355, segundo os dados constantes dos documentos que serviram de base á ultima operação feita.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 543 — de 14 de novembro de 1910

Autoriza o accôrdo sobre indemnização de bemfeitorias dos terrenos á rua Santo Christo dos Milagres ns. 46 e 48 (Trapiche Leal).

Ao director technico da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro.

Tendo já sido a questão relativa á carta de aforamento dos terrenos da rua Santo Christo dos Milagres ns. 46 e 48 (Trapiche Leal), julgada por sentença da Côrte de Appellação, citada no parecer do Sr. Consultor Juridico, e sendo certo que nos terrenos occupados por essa commissão, foram feitas obras e bemfeitorias, com licença da Prefeitura e assentimento da Capitania do Porto, das quaes resulta uma renda para o proprietario, é justo que seja este indemnizado do preciso valor das mesmas bemfeitorias e obras, desde que a União necessite da posse destas.

Recommendo-vos, portanto, que seja feito o accôrdo, dando-se os terrenos pedidos pelos requerentes, pela devida equivalencia em relação ás alludidas bemfeitorias, ficando liquidada a questão judicial pendente.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 560 — de 17 de dezembro de 1910

Sobre terrenos do cáes do porto, adquiridos em hasta publica por Herm Stoltz & Cia.

Ao Ministro da Fazenda.

Tenho a honra de declarar-vos, para os devidos effeitos, que na escriptura de venda dos lotes ns. 1 e 2, do quarteirão n. 9 dos terrenos do cáes do porto do Rio de Janeiro, adquiridos em hasta publica por Herm Stoltz & Comp., á razão de 51$ por metro quadrado, deverá constar, de accôrdo com a clausula 8ª do edital de venda, que os dous referidos lotes fazem parte dos terrenos que teem direito a ser servidos por viação ferrea.

Saude e fraternidade.— *J. J. Seabra.*

AVISO N. 563 — de 20 de dezembro de 1910

Autoriza a venda de materiaes inserviveis, pertencentes á firma C. H. Walker & Comp.

Ao chefe da Commissão das Obras do Porto do Rio de Janeiro — Tendo sido examinados os materiaes inserviveis de ferro batido e fundido, e de aço, existentes na Ponta da Areia e pertencentes aos empreiteiros das Obras do Porto do Rio de Janeiro, C. H. Walker & Comp.. dando-lhes o empregado da Alfandega, encarregado desse exame, o valor de 1:800$, que deverão pagar 50% *ad valorem*, segundo communicou o Ministero da Fazenda, por aviso n. 292, de 11 de novembro ultimo, ficaes autorizado a permittir áquelles empreiteiros a venda do alludido material, uma vez que, conforme informastes por officio n. 47, de 28 de fevereiro proximo passado, já foi substituido por igual, em bom estado de conservação.

Saude e fraternidade.— *J. J. Seabra.*

AVISO N. 566 — de 21 de dezembro de 1910

Autoriza a « Companhia Port of Pará » a cobrar a taxa de 3 réis por mercadoria embarcada ou desembarcada no dito porto.

Ao chefe da commissão fiscal das Obras do Porto de Belém — Tomando em consideração o que informastes por officio n. 28, de 28 de maio do corrente anno e attendendo a que a « Companhia Port of Pará » cessionaria do contracto para as obras de melhoramento do porto dessa capital, já proporciona prompto embarque e desembarque ás mercadorias que transitarem pelo caes do porto e outras dependencias, declaro-vos, para os fins convenientes, em resposta áquelle officio, que fica autorizada a referida companhia a cobrar a taxa de 3 réis por kilogramma de mercadoria embarcada e desembarcada no dito porto, nos termos da clausula XII do decreto n. 5.978, de 18 de abril de 1906, publicando, porém, essa commissão na praça de Belém, para conhecimento dos interessados, editaes com o prazo de 30 dias para o inicio da cobrança da taxa acima indicada.

Saude e fraternidade. — *J. J. Seabra.*

AVISO N. 576 — de 26 de dezembro de 1910

Sobre o abono de diarias a funccionarios da commissão das Obras do Porto.

Ao director technico da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro — Tomando em consideração o que informastes por officios ns. 316 e 346, de 7 de novembro ultimo e 7 do corrente mez, sobre o requerimento em que os funccionarios dessa commissão Alexandre Lambrut de Souza Guimarães, contador geral; Basilio Domingues Vianna e Francisco Antonio Coelho, officiaes, e Attila de Carvalho, Arthur Durval da Costa Guimarães, Nicolau Midosi, Mario Pires, David Campista Junior e José Arthur Boiteux, 1os escripturarios, pediram o abono de uma diaria, declaro-vos, para os fins convenientes, que, de conformidade com o art. 43 do regulamento dessa commissão, fica marcada a diaria de 10$ a cada um dos referidos funccionarios, a contar do corrente mez em deante.

Saude e Fraternidade. — *J. J. Seabra.*

AVISO N. 578 — de 27 de dezembro de 1910

Sobre a venda em leilão de terrenos no cáes do Porto.

Ao Ministro da Fazenda — Tenho a honra de passar ás vossas mãos, para os fins convenientes, os inclusos documentos constantes de cópia do officio em que o leiloeiro Joaquim Dias dos Santos communica a venda de dois lotes de terrenos situados na Avenida do Cáes do Porto do Rio de Janeiro, cópia das condições de venda dos mesmos terrenos, caracteristicos dos referidos lotes ns. 8 e 9, duas plantas em duplicata dos ditos lotes e uma planta geral de todos os terrenos pertencentes á Caixa Especial das Obras do Porto, á cuja disposição rogo providencieis para que fique o producto da dita venda na importancia de 53:530$000.

Saude e fraternidade. — *J. J. Seabra.*

AVISO N. 532 — de 30 de dezembro de 1910

Sobre a venda de terrenos pela commissão das Obras do Porto ao Banco do Brazil.

Ao Ministro da Fazenda — Estando ajustada entre a Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro e o Banco do Brazil a venda de um lote de terreno com 1.458^{m},20, dos pertencentes ao cáes daquelle porto, para estabelecimento de agencias de bancos, casas bancarias e outros misteres, mediante o preço de 30$ por metro quadrado, tenho a honra de passar ás vossas mãos, para os fins convenientes, os inclusos documentos constantes do officio por cópia daquella commissão fiscal, contendo as condições acceitas pelo Banco, que devem figurar na respectiva escriptura, uma planta em duplicata e os caracteristicos do referido lote de terreno; rogando-vos digneis de providenciar para que o producto dessa venda na importancia de 43:740$, seja escripturado no Thesouro Nacional a credito da Caixa Especial das obras do dito porto.

Saude e fraternidade. — *J. J. Seabra.*

Navegação

DECRETO N. 8.123 — de 18 de julho de 1910

Autoriza a revisão do contracto com a Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brazil para navegação dos rios Tocantins, Araguaya e seus affluentes e substituição das estradas ao longo dos trechos encachoeirados dos mesmos rios.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brazil, concessionaria da navegação dos rios Tocantins, Araguaya e seus affluentes, tendo em vista a conveniencia de estabelecer no mais breve prazo a ligação, por via fluvial e terrestre, dos Estados interiores de Goyaz e Matto Grosso com o do Pará e a de evitar que o trafego da linha fluvial fique sujeito a successivas baldeações, decreta:

Artigo Unico. Fica autorizada a revisão do contracto, de que é concessionaria a Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brazil, para a navegação dos rios Araguaya, Tocantins e seus affluentes e para a substituição das estradas, ao longo dos trechos encachoeirados, pelo prolongamento da Estrada de Ferro de Alcobaça a Praia da Rainha, mediante as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 28 de julho de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

Clausulas a que se refere o decreto n. 8.123 desta data

I

A Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brazil obriga-se a estabelecer o serviço de navegação dos rios Tocantins e Araguaya, de que é contractante, em virtude dos decretos ns. 862, de 16 de outubro de 1890, 3.812, de 17 de outubro de 1900, e 4.990, de 6 de outubro de 1903, pela fórma seguinte:

Linha do Baixo Tocantins: de Belém do Pará a Alcobaça, no mesmo Estado.

Linha do Alto Tocantins: de Porto Nacional, em Goyaz, a Marabá, pouco além da confluencia dos rios Araguaya e Tocantins, podendo ser prolongada de Porto Nacional até Palmas, quando o estado do rio o permittir.

Linha do Araguaya: de Leopoldina, em Goyaz, até a confluencia do Araguaya com o Tocantins.

Manterá mais a companhia a navegação, por meio de reboque a vapor, entre Marabá e a parte construida da estrada de ferro de Alcobaça á Praia da Rainha.

Logo que a mesma estrada de ferro seja prolongada até o ponto da margem do Araguaya, de onde este rio começa a ser francamente navegavel a vapor, cessará a navegação entre esse ponto e Marabá, a qual tem um caracter provisorio.

II

O serviço será feito por embarcações a vapor e, nos trechos em que este não seja possivel, por embarcações a remo.

Para a navegação do Araguaya, de Leopoldina ou Itacayú a Santa Maria ou Conceição, será empregado um vapor com accommodações para passageiros e de força sufficiente para rebocar dous batelões de 20 a 30 toneladas cada um; de Santa Maria ou de Conceição a confluencia do Tocantins, lanchas a vapor nos trechos em que que puderem funccionar e barcas a remo, onde não fôr possivel a navegação a vapor.

III

O numero de embarcações para o serviço será:

a) dous vapores, sendo um para a navegação do Baixo Tocantins e outro do Araguaya;

b) seis lanchas — rebocadores;

c) dez batelões de 20 a 30 toneladas de carga;

d) duas lanchas vedetas, de grande velocidade.

IV

Na linha de navegação do Baixo Tocantins, continuará a ser feita, como até aqui, pelo menos uma viagem redonda por mez, e, nas mais linhas, se farão 12 viagens redondas annuaes, no minimo.

Este serviço de viagens, bem como o material empregado, poderão ser augmentados proporcionalmente ao desenvolvimento do trafego, a juizo do Governo, caso a companhia por si propria não attenda a neccessidade de semelhante augmento, sem que por isso seja augmentada a subvenção.

V

O numero de escalas dos vapores e lanchas, o dia e hora da partida e da chegada dos mesmos, o preço dos transportes, serão determinados em tabellas approvadas pelo Governo.

O preço da tonelada-kilometro, transportada, não excederá, em caso algum, de 40 réis, ao cambio de 20 d. por 1$000.

As tarifas serão differenciaes.

VI

Nas estações da companhia, o Governo terá o direito de exigir um compartimento com as necessarias accomodações para agencia do Correio e poderá nomear o mesmo empregado da companhia para o logar de agente, si assim reclamar o serviço publico.

VII

A companhia transportará gratuitamente em suas embarcações :

1°, o inspector geral de navegação ou seus auxiliares de fiscalização, quando em serviço, com direito a passagem de ré e comedorias ;

2°, os inspectores do Correio com passagem de ré e comedorias ;

3°, as malas do Correio, as quaes poderão ser acompanhadas de um empregado da referida repartição, com direito a passagem de ré, com comedorias ; o transporte das malas, de terra para bordo e vice-versa, correrá por conta da companhia ;

4°, os dinheiros ou valores da União, ou dos Estados em que trafegam os vapores ou lanchas da companhia.

VIII

O transporte de força publica ou escolta conduzindo presos terá o abatimento de 50 °/₀ sobre os preços da tabella, e, em geral, qualquer transporte por conta do Governo Federal ou dos Estados, o abatimento de 50 °/₀.

IX

As materias inflammaveis e explosivas não poderão ser recebidas e transportadas em vapores ou lanchas de passageiros.

X

O Governo da União e os governadores dos Estados poderão, em circumstancias imperiosas, tomar a frete ou comprar os vapores e lanchas da companhia, mediante as seguintes condições:

O preço do fretamento será regulado pela média do rendimento da embarcação, durante os seis mezes anteriores á data do fretamento ; o preço da compra será regulado pelo valor da embarcação no ultimo balanço, abatendo-se 10 °/₀.

XI

O typo do material fluctuante, que houver de ser empregado na navegação, será sujeito a approvação do Governo.

A companhia é obrigada a ter em serviço o material neccessario para a boa execução do contracto e o material fluctuante será revisto de seis em seis mezes pelo fiscal do Governo nos portos por elle designado.

XII

A companhia obriga-se a apresentar, antes de estabelecida a navegação, uma tabella das distancias a percorrer.

XIII

A companhia remetterá trimestralmente á Inspectoria Geral de Navegação mappas estatisticos do movimento de passageiros e cargas, da renda e despeza das embarcações, segundo os modelos adoptados, devendo ser os ditos mappas visados pelo fiscal do Governo. Prestará tambem as mais informações que lhe forem officialmente exigidas pelo Inspector Geral de Navegação.

XIV

As embarcações da companhia gozarão dos privilegios e isenções de paquetes, porém, sujeitos aos regulamentos da Saude Publica, Alfandega, Policia, Capitania do Porto e Inspectoria de Navegação.

XV

A companhia será preferida, em egualdade de condições, para novos favores que o Governo queira conceder para a navegação de que se trata.

XVI

Fica marcado o prazo maximo de 18 mezes para o estabelecimento da navegação do Alto Tocantins, do Araguaya e de Marabá até a parte da estrada de ferro já em trafego, continuando a ser feito o do Baixo Tocantins, já existente.

O prazo acima marcado será contado da data deste decreto e, findo elle, sem que a companhia tenha cumprido o determinado nesta clausula, poderá o Governo declarar caduca a parte do contracto relativa á navegação, sem intervenção de interpellação ou acção judicial, salvo o motivo de força maior comprovado, a juizo do Governo.

XVII

Pelo serviço de navegação pagará o Governo á companhia as seguintes subvenções, já concedidas pela clausula XXXV do decreto n. 3.812, de 17 de outubro de 1900:

Navegação do Baixo Tocantins, 30:000$, annuaes.

Navegação do Alto Tocantins, 60:000$, annuaes.

Navegações do Araguaya e Rio das Mortes, 60:000$, annuaes.

Essas subvenções, com excepção da primeira, que já é effectiva, serão pagas desde o dia em que principiarem as viagens estabelecidas neste contracto.

O pagamento será feito mensalmente, no Thesouro Nacional, de conformidade com o disposto na clausula XIII, mediante requerimento da companhia e certificado do fiscal do Governo, especificando o numero de milhas percorridas. As subvenções vigorarão pelo prazo de 20 annos, contado da data deste decreto.

XVIII

Qualquer que seja a causa allegada pela companhia, por não ter feito as viagens estipuladas nas clausulas I e IV, por completo, tanto na ida, como na volta, a subvenção só será paga pelo numero de milhas effectivamente navegadas.

A subvenção por milha será o quociente da subvenção de cada linha dividida pelo total do numero de milhas a navegar por anno na mesma linha.

XIX

A companhia fica sujeita ás seguintes multas, salvo caso de força maior, a juizo do Governo:

1°, da quantia egual á subvenção respectiva, si não effectuar alguma das viagens estipuladas;

2°, de 200$ a 500$, além da perda da respectiva subvenção na parte correspondente ás milhas não navegadas, si a viagem começada fôr interrompida;

3°, de 100$ a 200$, pela demora na entrega ou recebimento das malas do Correio, pelo extravio ou máo acondicionamento destas;
4°, de 50$ a 200$, por carta ou objecto postal que transportar sem estar devidamente franqueado e inutilizados os respectivos sellos;
5°, de 100$ a 300$, pela inobservancia de alguma das presentes clausulas, para a qual não haja pena especial;
6°, da metade da subvenção annual, si fôr interrompido o serviço por mais de tres mezes.

XX

Ficam sem effeito, na parte relativa á navegação, as clausulas dos decretos ns. 862, de 16 de outubro de 1890, e 3.812, de 17 de outubro de 1900, as quaes são substituidas pelas presentes.
Continuará a ser permittida a navegação a toda embarcação, estranha á companhia, sem que esta tenha o direito de oppôr-lhe obstaculos ou cobrar pedagio.

XXI

Para a fiscalização dos serviços fluviaes a cargo da companhia entrará esta, por semestres adeantados, para a Delegacia do Thesouro no Pará, com a importancia de 3:600$ por anno, além da contribuição a que está obrigada pela clausula XXXI para fiscalização das estradas de ferro.

XXII

As estradas de ferro, cuja construcção foi autorizada pelo decreto n. 1.045, de 15 de setembro de 1903, ao longo dos trechos encachoeirados dos rios, ficam substituidas pelo prolongamento da estrada de Alcobaça á Praia da Rainha, deste ultimo ponto a um outro situado á margem do rio Araguaya, de onde seja possivel estabelecer franca navegação até Leopoldina, no Estado de Goyaz, com um ramal para o rio Tocantins, no ponto da confluencia dos dous rios, ou em qualquer outro que permitta utilizar a navegação desse rio por um systema mixto de vapor e rumo.

XXIII

O prolongamento de que trata a clausula precedente fica sujeito ao regimen estabelecido para as estradas de ferro por elle substituidas, que é, de conformidade com o decreto n. 4.990, de 6 de outubro de 1903, o mesmo da estrada de ferro de Alcobaça á Praia da Rainha.
Fica mantida a concessão desta ultima via ferrea com todos os onus e vantagens estabelecidos pelo decreto n. 3.812, de 17 de outubro de 1900, menos no que fôr alterado pelas presentes clausulas.

XXIV

O prazo de concessão das linhas de que trata a clausula precedente é de 60 annos, a contar da data deste decreto, revertendo as mesmas linhas ferreas ao dominio da União, no fim desse prazo, sem direito a indemnização alguma, com todo o material fixo e rodante, estações, linhas telegraphicas e mais dependencias em perfeito estado de conservação.
A garantia de juros de que trata a clausula XXIX, das que baixaram com o decreto n. 3.812, de 17 de outubro de 1900, vigorará para toda a via ferrea, pelo prazo de 30 annos, contados da data deste decreto.

XXV

Ficam fixados á companhia os seguintes prazos para estudo e construcção das duas vias ferreas de que é concessionaria :

1º, para rever os estudos e concluir a construcção da linha de Alcobaça á Praia da Rainha, tres annos ;

2º, para apresentar ao Governo os estudos definitivos do prolongamento da Praia da Rainha ao ponto terminal, á margem do Araguya, comprehendendo o ramal para o Tocantins, dous annos;

3º, para iniciar a construcção do prolongamento, tres annos ;

4º, para concluir a construcção do prolongamento e ramal, cinco annos.

Todos estes prazos serão contados da mesma origem, que é a data deste decreto.

A companhia obriga-se mais a construir e entregar ao trafego 50 kilometros de via ferrea, no minimo, por anno.

XXVI

Caso não seja cumprida pela companhia a clausula precedente, na parte relativa aos prazos para estudos e inicio de construcção, ser-lhe-ha imposta a multa de 2:000$ por mez, até que tenha cessado o motivo da imposição da mesma multa. Si nos prazos marcados na referida clausula, para conclusão da construcção das linhas ferreas, ellas não forem abertas ao trafego, a companhia pagará a multa de 200$ por dia, até quatro mezes; 400$ por dia, de quatro a oito mezes, 1:000$ por dia, de oito mezes em deante.

Decorridos 12 mezes de applicação das multas a que se refere esta clausula, e perdurando o motivo da imposição das penas, poderá o Governo, de pleno direito e independente de interpellação ou acção judicial, declarar caduco o contracto, sem que a companhia tenha direito a indemnização alguma. Cessarão, então, o privilegio e a garantia de juros, conservando apenas a companhia pelo prazo estabelecido na clausula XXIV a concessão da via ferrea que estiver em trafego e a propriedade das obras construidas no trecho não inaugurado. Nesse caso será facultado ao Governo conceder a outra empreza os mesmos favores consignados no contracto com direito de desapropriação das obras acima referidas, para todo o trecho ainda não entregue ao trafego.

A mesma pena de caducidade será applicada no caso de serem interrompidos os trabalhos de construcção por mais de tres mezes, salvo caso de força maior julgado pelo Governo, e somente por elle.

XXVII

O raio minimo das curvas fica elevado a 150 metros e a declividade maxima limitada 2%, ficando assim modificada a clausula IV do decreto n. 3.812, de 17 de outubro de 1900.

XXVIII

No caso de ser interrompido o trafego por mais de 30 dias consecutivos, por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impôr uma multa por dia, igual a 30% da renda bruta média verificada para o mez anterior, podendo restabelecer o trafego por conta da companhia.

Si esta não puder tomar de novo a si o trafego no prazo de tres mezes, contados do primeiro dia da interrupção, o Governo terá o direito de declarar caducos o privilegio e a garantia de juros na forma da clausula XXVI.

XXIX

A revisão das tarifas approvadas para a estrada e para a navegação será feita pelo menos de tres em tres annos, podendo o Governo exigil-a no caso da companhia não tomar a si a iniciativa da proposta.

Será ella feita por um representante do Governo e outro da companhia, procurando-se sempre attender á reducção de fretes para as mercadorias exportadas pela zona da estrada, para as grandes distancias, e para os artigos de primeira necessidade que sejam importados, bem como para as machinas destinadas á industria e á agricultura.

A companhia organizará estatisticas minuciosas pelas quaes se possa bem avaliar o effeito das reducções das tarifas sobre o transporte das mercadorias mais importantes.

Todas as tarifas, quer geraes, quer especiaes, serão approvadas pelo Governo e impressas em um volume que será posto a venda em todas as estações.

XXX

Logo que a renda liquida, differença entre a renda bruta e a despeza de custeio, exceda por anno aos 8°/o do capital empregado pela companhia e reconhecido pelo Governo, a metade dessa renda pertencerá á União, cessando tal divisão logo que fôrem restituidos os juros pagos á companhia.

O Governo poderá, em tal caso, exigir uma reducção geral das tarifas correspondente á parte da renda que lhe fôr attribuida.

XXXI

A fiscalização da estrada será incumbida a um ou mais engenheiros fiscaes nomeados pelo Governo. A companhia entrará para o Thesouro Nacional, por semestres adeantados, com a quantia de 18:000$000.

E' livre ao Governo, em todo o tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e os trabalhos da construcção, afim de examinar si são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

XXXII

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas, para a qual não se tenha convencionado pena especial, poderá o Governo impôr multas de 200$, até 5:000$, e o dobro na reincidencia.

XXXIII

A companhia não poderá transferir o contracto ou parte delle, sem prévia autorização do Governo.

XXXIV

No caso de se levantarem duvidas ou questões entre a companhia e o Governo, ou entre ella e os particulares, estranhas á intelligencia das presentes clausulas, serão ellas resolvidas de accôrdo com a legislação brazileira e pelos tribunaes brazileiros.

XXXV

Em relação á via ferrea de Alcobaça á Praia da Rainha e ao seu prolongamento, ficam em vigor todas as clausulas do decreto n. 3.812, de 17 outubro de 1900, que não forem contrarias ás do presente decreto.

XXXVI

O contracto relativo a este decreto deverá ser assignado dentro de 30 dias, contados da data da sua publicação, sob pena de ficar elle sem effeito.

Rio de Janeiro, 28 de julho de 1910. — *Francisco Sá*.

DECRETO N. 8.145 — de 10 de agosto de 1910

Concede a Pedro Santerre Guimarães, armador, os favores de que goza a Sociedade Anonyma Lloyd Brazileiro, exceptuada a subvenção.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu Pedro Santerre Guimarães, proprietario dos vapores *Gaúcho*, *Oceano* e *Guarany*, e de conformidade com o disposto no n. IV, art. 22 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta :

Artigo unico. Ficam concedidos a Pedro Santerre Guimarães os favores de que gosa a Sociedade Anonyma Lloyd Brazileiro, exceptuada a subvenção, para um serviço de navegação regular entre os portos do Rio de Janeiro e os do norte da Republica até Santo Antonio do rio Madeira, mediante as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 10 de agosto de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

Clausulas a que se refere o decreto n. 8.145 desta data

I

Pedro Santerre Guimarães, armador, se obriga a ter sua séde na cidade do Rio de Janeiro e a fazer os seus serviços com os vapores de sua propriedade — *Gaúcho Oceano* e *Guarany*.

II

Esses vapores teem : o primeiro, accommodações para 40 passageiros de ré e 100 de prôa, e porões para 1.120 toneladas de carga ; o segundo, accommodações para 20 passageiros de ré e 100 de prôa, e porões para 1.080 toneladas de carga ; o terceiro, accommodações para 50 passageiros de ré e 100 de prôa, e porões para 1.270 toneladas de carga.

III

Deverão ser installadas nos vapores que de futuro forem construidos camaras frigorificas para dous metros cubicos de conteúdo.

IV

O numero de embarcações ordinarias, de salva-vidas, de cintas de salvação e quantidade de sobresalentes e apprestos indispensaveis ao uso dos passageiros serão fixados, de accôrdo com a legislação sobre a materia, em tabella eleborada pela empreza, visada pela Inspectoria Geral de Navegação e submettida á approvação do Ministerio da Viação e Obras Publicas.

V

O concessionario deverá apresentar á approvação do Ministerio da Viação e Obras Publicas a tabella geral dos preços das passagens e fretes, dias de sahida dos vapores, portos de escalas, demora nos portos e prazo das viagens nas suas linhas.

VI

O concessionario deverá apresentar á Inspectoria Geral de Navegação a estatistica dos passageiros e cargas que os seus vapores tiverem transportado no trimestre anterior.

A estatistica será feita pelo modelo adoptado pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas e entregue nos primeiros 40 dias do trimestre seguinte.

VII

O concessionario obrigar-se-ha a transportar gratuitamente em seus vapores:

1°, o inspector geral de navegação ou seus auxiliares, quando viajarem em serviço;

2°, os inspectores do Correio, quando viajarem em serviço;

3°, um passageiro de ré e outro de prôa, em cada vapor e viagem, que forem designados pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas;

4°, as malas do Correio e seus conductores, fazendo-as conduzir de terra para bordo e vice-versa, sendo que o recebimento dellas no Correio terá logar uma hora antes da previamente annunciada para a partida do vapor e a entrega quando este chegar ao porto, depois de lhe ter sido dada livre pratica;

5°, qualquer somma, em dinheiro ou em valores, pertencente ou destinada ao Governo Federal (os commandantes dos vapores ou officiaes de sua confiança receberão ou entregarão, passando ou exigindo quitação nas respectivas repartições, não só as malas do Correio, mas tambem os volumes de dinheiro ou valores, não sendo, entretanto, obrigados a verificar a respectiva importancia, e a responsabilidade dos commandantes cessará, desde que na occasião da entrega se reconhecer que os sellos appostos estão intactos e sem nenhum signal de violação);

6°, os objectos destinados ás exposições officiaes ou auxiliadas pelo Governo Federal;

7°, os objectos remettidos ao Museu Nacional;

8°, as sementes e mudas de plantas destinadas aos jardins e estabelecimentos publicos.

VIII

O concessionario obrigar-se-ha a conceder transporte, com abatimento de 50 % sobre os preços das respectivas tabellas, á força publica ou escolta conduzindo presos, e com o de 30 % para qualquer outro transporte por conta do Governo Federal ou dos Estados.

IX

O concessionario entrará, adeantadamente, para o Thesouro Nacional, com a importancia semestral de 1:800$, para as despezas de fiscalização.

X

O concessionario se obriga a fornecer dos seus depositos, quando puder, o carvão de que necessitarem os navios da Armada Nacional e os demais serviços federaes.

XI

O concessionario terá para o serviço de bordo o pessoal determinado pela vigente legislação de marinha.

XII

Proceder-se-ha, de dous em dous annos, á revisão das tabellas de passagens e fretes, de accôrdo com as partes contractantes; e, depois de approvadas as novas tabelas, nenhuma alteração se fará nellas, salvo tambem por accôrdo mutuo.

XIII

Em qualquer tempo, durante o prazo do contracto, o Governo terá o direito de comprar ou tomar a frete, compulsoriamente, os vapores do concessionario, ficando o mesmo obrigado a substituir os que forem comprados, dentro do prazo de 24 mezes

XIV

A compra e o fretamento compulsorios serão effectuados mediante prévio accôrdo ou arbitramento, observando-se, nos casos de desaccôrdo, as regras da clausula XVII.

Nos casos de força maior, o Governo poderá lançar mão dos vapores, independente de prévio accôrdo, sendo posteriormente regulada a indemnização que for devida.

XV

Sendo federaes os serviços que executa, não está sujeito o concessionario a impostos municipaes ou estaduaes.

XVI

O concessionario terá direito a todos os favores de que tem gozado o Lloyd Brazileiro, exceptuada a subvenção.

XVII

Toda e qualquer questão, que se suscitar entre o concessionario e o Governo, sobre a intelligencia de alguma ou algumas das disposições do contracto, será resolvida por arbitramento.

As partes interessadas louvar-se-hão no mesmo arbitro ou cada uma escolherá o seu; neste ultimo caso, os arbitros escolhidos, antes de tudo, deverão designar o terceiro, que será o desempatador, si porventura os dous não chegarem a accôrdo accerca do assumpto submettido ao seu julgamento.

Si os dous arbitros escolhidos pelas partes interessadas discordarem sobre a designação do terceiro arbitro, deverão apresentar cada um o nome de um outro e a sorte designará dentre elles o terceiro arbitro.

Fica entendido que este não será obrigado a decidir-se por um dos laudos, mas, si a questão versar sobre valores, não poderá ultrapassar os limites fixados pelos arbitros.

XVIII

Pela inobservancia das clausulas do contracto, não estando provada força maior, o concessionario fica sujeito as multas, que variarão de 500$ a 1:000$, impostas pela Inspectoria Geral de Navegação, com recurso, em ultima instancia, para o Ministerio da Viação e Obras Publicas.

No caso de multas repetidas por faltas graves da mesma natureza, será o contracto rescindido pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, sem dependencia de interpellação ou acção judiciaria.

XIX

O prazo de duração da presente concessão será de dez annos, contados da data da assignatura do contracto.

XX

O concessionario procurará estabelecer trafego mutuo com as companhias exploradoras de estradas de ferro, docas e navegação costeira ou transatlantica, de modo a poder receber e entregar cargas em qualquer ponto dos attingidos pelas companhias ligadas ao trafego mutuo.

XXI

O concessionario se obriga a cumprir fielmente todos os regulamentos que existem ou vierem a existir, referente e applicaveis ao serviço de navegação que lhe é concedido, no que não contrariarem as presentes clausulas.

Rio de Janeiro, 10 de agosto de 1910.— *Francisco Sá.*

DECRETO N. 8.183 — de 1 de setembro de 1910

Concede a Mello, Frotas & Comp., armadores, os favores de que goza a Sociedade Anonyma Lloyd Brazileiro, exceptuada a subvenção.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereram Mello, Frotas & Comp., armadores, estabelecidos em Belém, Estado do Pará, e de conformidade com o disposto no n. IV, art. 22 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta :

Artigo unico. Ficam concedidos a Mello, Frotas & Comp. os favores de que gosa a Sociedade Anonyma Lloyd Brazileiro, menos a subvenção, para um serviço de navegação regular entre os portos de Belém, Manáos e os do rio Juruá e seus affluentes, mediante as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 1 de setembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

Clausulas a que se refere o decreto n. 8.183 desta data

I

Os armadores Mello, Frotas & Comp., obrigam-se a ter sua séde em Belém, Estado do Pará, e a desempenhar os serviços de navegação entre esse porto, o de Manáos e os do rio Juruá e seus affluentes, como os vapores de sua propriedade *Rio Murú*, *Virgina*, *Mucuripe*, *Colombo* e *Cecy*.

II

Esses vapores teem a tonelagem média de 180 toneladas metricas e são apropriados á navegação fluvial da bacia Amazonica.

Teem accommodações para uma média de 40 passageiros de camara e 80 de prôa.

III

Os concessionarios obrigam-se a collocar nos vapores que de futuro construirem camaras frigorificas para conservação da victualha e apparatos para filtrar agua.

IV

Os vapores serão providos de sobresalentes, aprestos e material necessario para os serviços de carga e descarga, para accidentes de navegação e de incendio, de objectos do serviço dos passageiros e da tripulação e do numero de pessoal marcado pelos vigentes regulamentos da Marinha.

V

Os concessionarios apresentarão á approvação do Ministerio da Viação e Obras Publicas, dentro do prazo de 60 dias, contados da data da assignatura do contracto, a tabella dos preços de passagens e fretes, dias de sahida dos vapores, portos de escala, demora nos portos e prazo das viagens nas suas linhas.

VI

Os concessionarios entregarão á Inspectoria Geral de Navegação a estatistica dos passageiros e cargas que os seus vapores tiveram transportado no trimestre anterior.

A estatistica será feita pelo modelo adoptado pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas e entregue nos primeiros 30 dias do trimestre seguinte.

VII

Os concessionarios obrigam-se a transportar gratuitamente em seus vapores:

1°, o inspector geral de navegação e seus auxiliares, quando viajarem em serviço;

2°, os empregados do Correio, da Alfandega e do fisco, quando em serviço do mesmo vapor, não excedendo, porém, em cada viagem, de um empregado de cada repartição;

3°, um passageiro de ré e outro de prôa, em cada vapor e viagem, que forem designados pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas;

4°, as malas do Correio e seus conductores, fazendo-as conduzir de terra para bordo e vice-versa: a entrega e o recebimento serão feitos mediante recibo nas respectivas agencias postaes;

5°, os inspectores geraes e regionaes da Repartição Geral dos Correios, dentro de suas zonas;

6°, os dinheiros ou valores pertencentes ou destinados ao Governo Federal; os commandantes dos vapores, ou officiaes de sua confiança, receberão ou entregarão, passando ou exigindo quitação nas respectivas repartições, dos volumes de dinheiro ou valores não sendo, entretanto, obrigados a verificar a respectiva

importancia. A responsabilidade dos commandantes cessará desde que na occasião da entrega se reconhecer que os sellos appostos estão intactos e sem nenhum signal de violação dos volumes;

7°, os objectos destinados ás exposições officiaes ou auxiliadas pelo Governo Federal ou estaduaes;

8°, os objectos remettidos á Secretaria da Viação e Obras Publicas, ao Museu Nacional, ao do Pará e ao do Amazonas;

9°, as sementes e mudas de plantas destinadas aos jardins ou estabelecimentos publicos;

10, um ou dois praticos do Governo que fôr ou forem encarregados de verificar os canaes.

VIII

Os concessionarios obrigam-se a transportar em seus vapores com o abatimento de 30°/₀ sobre os preços das respectivas tabellas, o pessoal ou carga requisitada por conta do Governo Federal ou dos Estados.

IX

Os concessionarios entrarão adeantadamente para a Delegacia do Thesouro Nacional, em Belém, com a importancia semestral de 1:800$, para as despezas de fiscalização.

X

As tabellas de fretes e passagens poderão ser revistas de dous em dous annos, de accôrdo com as partes contractantes, e depois de approvadas as novas tabellas não poderão ser alteradas sem prévia autorização do Governo.

XI

Em qualquer tempo, durante o prazo do contracto, o Governo terá o direito de comprar ou tomar a frete, compulsoriamente, os vapores dos concessionarios, ficando os mesmos obrigados a substituir os que forem comprados, dentro do prazo de 12 mezes. A compra e o fretamento compulsorios serão effectuados mediante prévio accôrdo, arbitramento, observando-se nos casos de desaccôrdo as regras da clausula XIV.

Nos cosos de força maior, o Governo poderá lançar mão dos vapores, independente de prévio accôrdo, sendo posteriormente regulada a indemnização que fôr devida.

XII

Sendo federaes os serviços executados pelos concessionarios, não estão sujeitos a impostos estaduaes ou municipaes.

XIII

Os concessionarios terão direito para seus vapores a todos os favores de que tem gosado o Lloyd Brazileiro, menos subvenção.

XIV

Toda e qualquer questão que se suscitar entre os concessionarios e o Governo, relativa ao serviço de que trata esta concessão e as que disserem respeito á intelligencia de clausulas do contracto, serão submettidas ao Ministro da Viação e Obras Publicas, que as resolverá com promptidão.

Si os concessionarios não se conformarem com a resolução deste, seguir-se-ha, em ultima instancia, o arbitramento, escolhendo cada parte um arbitro, os quaes, antes de tudo, deverão designar um terceiro arbitro que será o desempatador, si porventura os dous não chegarem a accôrdo acerca do assumpto, submettido ao seu julgamento.

Si, os dous arbitros escolhidos pelas partes interessadas discordarem sobre a designação do terceiro arbitro, deverão apresentar, cada um, o nome de um outro, e a sorte designará dentre elles o terceiro arbitro.

Fica entendido que este não será obrigado a decidir-se por um dos laudos; mas si a questão versar sobre valores, não poderá ultrapassar os limites fixados pelos arbitros.

XV

As questões previstas ou resolvidas em clausulas do contracto, como as de multa, rescisão e outras, não são comprehendidas na clausula anterior.

XVI

Os concessionarios procurarão estabelecer trafego mutuo com as linhas de navegação ou vias ferreas que venham ter aos portos de Belém ou de Manáos.

XVII

Os concessionarios se obrigam a cumprir fielmente todos os regulamentos que existem ou vierem a existir, referentes e applicaveis ao serviço de navegação que lhes é concedido, no que não contrariarem as presentes clausulas.

XVIII

Pela inobservancia das clausulas do contracto, não estando provado força maior, os concessionarios ficam sujeitos a multas, que variarão de 500$ a 1:000$, impostas pela Inspectoria Geral de Navegação, com recurso em ultima instancia para o Ministerio da Viação e Obras Publicas.

No caso de multas repetidas por faltas graves da mesma natureza, será rescindido o contracto pelo Ministro da Viação e Obras Publicas, sem dependencia de interpellação ou acção judiciaria.

XIX

O prazo de duração da presente concessão será de 10 annos, contados da data da assignatura do contracto.

Rio de Janeiro, 1 de setembro de 1910.— *Francisco Sá*.

DECRETO N. 8.276 — de 6 de outubro de 1910

Concede a Rocha Silva & Comp., armadores, os favores de que goza a Sociedade Anonyma Lloyd Brazileiro, exceptuada a subvenção.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereram Rocha Silva & Comp., armadores estabelecidos em Belém, Estado do Pará, e de conformidade com o disposto no n. IV, art. 22 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta:

Artigo unico. Ficam concedidos a Rocha Silva & Comp. os favores de que gosa a Sociedade Anonyma Lloyd Brazileiro, exceptuada a subvenção, para um

serviço de navegação regular entre o porto de Belém e os do rio Yaco, Territorio Federal do Acre, mediante as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 6 de outubro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

Clausulas a que se refere o decreto n. 8.276, desta data

I

Os armadores Rocha Silva & Comp. obrigam-se a ter a sua séde em Belém, Estado do Pará, e a desempenhar os serviços de navegação entre esse porto e os do rio Yaco, Territorio Federal do Acre, com os vapores de sua propriedade *Imperador, Rio Yaco, Brazilia* e *Coronel.*

II

Esses vapores teem a tonelagem média de 220 toneladas metricas e são apropriados á navegação a que se destinam. Teem accommodações para uma média de 50 passageiros de camara e 130 de prôa.

III

Os concessionarios obrigam-se a collocar nos vapores que de futuro construirem camaras frigorificas para conservação da victualha e apparelhos para filtrar agua.

IV

Os vapores serão providos dos sobresalentes, aprestos e material necessario para os serviços de carga e descarga, para accidentes de navegação e de incendio, de objectos dos serviços dos passageiros e tripolação e do numero de pessoal marcado pelos vigentes regulamentos da Marinha.

V

Os concessionarios apresentarão á approvação do Ministerio da Viação e Obras Publicas, dentro do prazo de 60 dias, contados da data da assignatura do contracto, a tabella dos preços de passagens e fretes, dias de sahidas dos vapores, portos de escala, demora nos portos e prazo das viagens nas suas linhas.

VI

Os concessionarios entregarão á Inspectoria Geral de Navegação a estatistica dos passageiros e cargas que os seus vapores houverem transportado no trimestre anterior.

A estatistica será feita pelo modelo adoptado pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas e entregue nos primeiros 30 dias do trimestre seguinte.

VII

Os concessionarios obrigam-se a transportar gratuitamente em seus vapores:

1°, o inspector geral de navegação e os fiscaes, quando viajarem em serviço;

2°, os empregados do Correio, da Alfandega e do fisco, quando viajarem em serviço do mesmo navio, não excedendo, porém, em cada viagem, de um empregado de cada repartição;

3°, um passageiro de ré e outro de prôa, em cada vapor e viagem, que forem designados pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas;

4°, as malas do Correio e seus conductores, fazendo-as conduzir de terra para bordo e vice-versa; a entrega e o recebimento serão feitos mediante recibo nas respectivas agencias postaes;

5°, os inspectores geraes e os regionaes da Repartição Geral dos Correios, dentro de suas zonas;

6°, os dinheiros e valores pertencentes ou destinados ao Governo Federal. Os commandantes dos vapores ou officiaes de sua confiança receberão ou entregarão, passando ou exigindo quitação, nas respectivas repartições, os volumes de dinheiro ou valores, não sendo entretanto obrigados a verificar a respectiva importancia. A responsabilidade dos commandantes cessará desde que na occasião da entrega se reconhecer que os sellos appostos estão intactos e sem nenhum signal de violação dos volumes;

7°, os objectos remettidos á Secretaria da Viação e Obras Publicas, ao Museu Nacional, ao do Pará e ao do Amazonas;

8°, os objectos destinados ás exposições officiaes ou auxiliadas pelo Governo Federal ou pelos estadoaes;

9°, as sementes e mudas de plantas destinadas aos jardins e estabelecimentos publicos;

10, um ou dous praticos do Governo, que for ou forem encarregados de verificar os canaes.

VIII

Os concessionarios obrigam-se a transportar em seus vapores com abatimento de 30 % sobre os preços das respectivas tabellas, o pessoal ou a carga requisitada por conta do Governo Federal ou dos Estados.

IX

Os concessionarios entrarão, adeantadamente, para a Delegacia do Thesouro Nacional em Belém, com a importancia semestral de 1:800$ para as despezas de fiscalização.

X

As tabellas de fretes e passagens poderão ser revistas de dous em dous annos, de accôrdo com as partes contractantes, e depois de approvadas as novas tabellas não poderão ser alteradas sem prévia autorização do Governo.

XI

Em qualquer tempo durante o prazo do contracto o Governo terá o direito de comprar ou tomar a frete, compulsoriamente, os vapores dos concessionarios, ficando os mesmos obrigados a substituir os que forem comprados dentro do prazo de 12 mezes. A compra e o fretamento compulsorios serão effectuados mediante prévio accôrdo ou arbitramento, observando-se nos casos de desaccôrdo as regras da clausula XIV.

Nos casos de força maior, o Governo poderá lançar mão dos vapores, independente de prévio accôrdo, sendo posteriormente regulada a indemnização que fôr devida.

XII

Sendo federaes os serviços executados pelos concessionarios, não estão sujeitos a impostos estadoaes ou municipaes.

XIII

Os concessionarios terão direito para os seus vapores a todos os favores e regalias de que tem gozado o Lloyd Brazileiro, menos a subvenção.

XIV

Toda e qualquer questão que se suscitar entre os concessionarios e o Governo, relativa ao serviço de que trata esta concessão e as que disserem respeito á intelligencia de clausulas do contracto, serão submettidas ao Ministro da Viação e Obras Publicas, que as resolverá com promptidão.

Si os concessionarios não se conformarem com a resolução deste, seguir-se-ha em ultima instancia o arbitramento, escolhendo cada parte um arbitro, os quaes, antes de tudo, deverão designar o terceiro arbitro, que será o desempatador, si porventura os dois não chegarem a accôrdo acerca do assumpto submettido ao seu julgamento.

Si os dois arbitros escolhidos pelas partes interessadas discordarem sobre a designação do terceiro arbitro, deverão apresentar, cada um, o nome de um outro, e a sorte designará dentre elles o terceiro arbitro.

Fica entendido que este não será obrigado a decidir-se por um dos laudos, mas si a questão versar sobre valores, não poderá ultrapassar os limites fixados pelos arbitros.

XV

As questões previstas ou resolvidas em clausulas do contracto, como as de multa, rescisão e outras, não são comprehendidas na clausula anterior.

XVI

Os concessionarios procurarão estabelecer trafego mutuo com as linhas de navegação ou vias ferreas que venham ter aos portos de Belém ou de Manáos.

XVII

Os concessionarios se obrigam a cumprir fielmente todos os regulamentos que existem ou vierem a existir, referentes e applicaveis ao serviço de navegação que lhes é concedido no que não contrariarem as presentes clausulas.

XVIII

Pela inobservancia das clausulas do contrato, não estando provado caso de força maior, os concessionarios ficam sujeitos a multas que variarão de 500$ a 1:000$, impostas pela Inspectoria Geral de Navegação, com recurso, em ultima instancia, para o Ministro da Viação e Obras Publicas.

No caso de multas repetidas por faltas da mesma natureza, será rescindido o contracto pelo Ministro da Viação e Obras Publicas, sem dependencia de interpellação ou acção judiciaria.

XIX

O prazo de duração da presente concessão será de 10 annos, contados da data da assignatura do contracto.

Rio de Janeiro, 6 de outubro de 1910.— *Francisco Sá.*

DECRETO N. 8.311 — de 20 de outubro de 1910

Concede a Braga Sobrinho, armador, os favores de que goza a «Sociedade Anonyma Lloyd Brazileiro», exceptuada a subvenção.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu Braga Sobrinho, armador, estabelecido em Belém, Estado do Pará, e de conformidade com o disposto no n. IV, art. 22 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta:

Artigo unico. Ficam concedidos a Braga Sobrinho os favores de que gosa a «Sociedade Anonyma Loyd Brazileiro», exceptuada a subvenção, para um serviço de navegação regular entre o porto de Belém e os de Pennapolis, Xapury e outros do rio Acre, até Cobija, na Republica da Bolivia, mediante as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado de Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 20 de outubro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

Clausulas a que se refere o decreto n. 8.311, desta data

I

O armador Braga Sobrinho obriga-se a ter a sua séde em Belém, Estado do Pará, e a desempenhar os serviços de navegação entre esse porto e os de Pennapolis, Xapury e outros do rio Acre, até Cobija, Republica da Bolivia, com as embarcações de sua propriedade: vapores *Braga Sobrinho*, *Rio Xapury* e *Montevidéo* e lanchas *Banabugú*, *Iná*, *Tupá*, e *Villa-Verde*.

II

Esses vapores teem a tonelagem média de 190 tonelados metricas e são apropriados á navegação a que se destinam. Teem accommodações para uma média de 40 passageiros de camara e 100 de prôa.

III

O concessionario obriga-se a collocar nos vapores que de futuro construir camaras frigorificas para conservação da vitualha e apparelhos para filtrar agua.

IV

Os vapores serão providos dos sobresalentes, apprestos e material necessario para os serviços de carga e descarga, para accidentes de navegação e de incendio, de objectos dos serviços de passageiros e tripolação e do numero de pessoal marcado pelos vigentes regulamentos da Marinha.

V

O concessionario apresentará á approvação do Ministerio da Viação e Obras Publicas, dentro do prazo de 60 dias, contados da data da assignatura do contracto, a tabella dos preços de passagens e fretes, dias de sahida dos vapores, portos de escala, demora nos portos e prazo das viagens nas suas linhas.

VI

O concessionario entregará á Inspectoria Geral de Navegação a estatistica dos passageiros e cargas que os seus vapores tiverem transportado no trimestre anterior.

A estatistica será feita pelo modelo adoptado pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas e entregue nos primeiros 30 dias do trimestre seguinte.

VII

O concessionario obriga-se a transportar gratuitamente em seus vapores:

1°, o inspector geral de navegação e os fiscaes, quando viajarem em serviço;

2°, os empregados do Correio, da Alfandega e do fisco, quando em serviço do mesmo vapor, não excedendo, porém, em cada viagem, de um empregado de cada repartição;

3°, um passageiro de ré e outro de prôa, em cada vapor e viagem, que forem designados pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas;

4°, as malas do Correio e seus conductores, fazendo-as conduzir de terra para bordo e vice-versa; a entrega e o recebimento serão feitos mediante recibo das respectivas agencias postaes;

5°, os inspectores geraes e os regionaes da Repartição Geral dos Correios, dentro de suas zonas;

6°, os dinheiros ou valores pertencentes ou destinados ao Governo Federal. Os commandantes dos vapores ou officiaes de sua confiança receberão ou entregarão, passando ou exigindo quitação nas respectivas repartições, os volumes de dinheiro ou valores, não sendo entretanto obrigados a verificar a respectiva importancia. A responsabilidade, dos commandantes cessará desde que na occasião da entrega se reconhecer que os sellos appostos estão intactos e sem nenhum signal de violação dos volumes.

7°, os objectos remettidos á Secretaria da Viação e Obras Publicas, ao Museu Nacional, ao do Pará e ao do Amazonas.

8°, os objectos destinados ás exposições officiaes ou auxiliadas pelo Governo Federal ou dos Estados;

9°, as sementes e mudas de plantas destinadas aos jardins e estabelecimentos publicos;

10. um ou dous praticos do Governo, que fôr ou forem encarregados de verificar os canaes.

VIII

O concessionario obriga-se a transportar em seus vapores, com o abatimento de 30 °/° sobre os preços das respectivas tabellas, o pessoal ou a carga requisitada por conta do Governo Federal ou dos Estados.

IX

O concessionario entrará, adeantadamente, para a Delegacia do Thesouro Nacional em Belém, com a importancia semestral de 1:800$ para as despezas de fiscalização.

X

As tabellas de fretes e passagens poderão ser revistas de dous em dous annos, de accôrdo com as partes contractantes, e depois de approvadas, as novas tabellas não poderão ser alteradas sem prévia autorização do Governo.

XI

Em qualquer tempo, durante o prazo do contracto, o Governo terá o direito de comprar ou tomar a frete, compulsoriamente, os vapores do concessionario, ficando o mesmo obrigado a substituir os que forem comprados, dentro do prazo de 12 mezes.

A compra e o fretamento compulsorios serão effectuados mediante prévio accôrdo ou arbitramento, observando-se nos casos de desaccôrdo as regras da clausula XIV.

Nos casos de força maior o Governo poderá lançar mão dos vapores, independente de prévio accôrdo, sendo posteriormente regulada a indemnização que fôr devida.

XII

Sendo federaes os serviços executados pelo concessionario, não estão sujeitos a impostos estadoaes ou municipaes.

XIII

O concessionario terá direito para os seus vapores a todos os favores e regalias de que tem gozado o Lloyd Brazileiro, exceptuada a subvenção.

XIV

Toda e qualquer questão que se suscitar entre o concessionario e o Governo, relativa ao serviço de que trata esta concessão e as que disserem respeito á intelligencia de clausulas do contracto, serão submettidas ao ministro da Viação e Obras Publicas, que resolverá com promptidão.

Si o concessionario não se conformar com a resolução deste, seguir-se-ha, em ultima instancia, o arbitramento, escolhendo cada parte um arbitro, os quaes, antes de tudo, deverão designar o terceiro arbitro, que será o desempatador si porventura os dous não chegarem a accôrdo acerca do assumpto submettido a seu julgamento.

Si os dous arbitros escolhidos pelas partes interessadas discordarem sobre a designação do terceiro arbitro, deverão apresentar, cada um, o nome de um outro, e a sorte designará dentre elles o terceiro arbitro.

Fica entendido que este não será obrigado a decidir-se por um dos laudos, mas, si a questão versar sobre valores, não poderá ultrapassar os limites fixados pelos arbitros.

XV

As questões previstas ou resolvidas em clausulas do contracto, como as de multa, rescisão e outras, não são comprehendidas na clausula anterior.

XVI

O concessionario procurará estabelecer trafego mutuo com as linhas de navegação ou vias ferreas que venham ter aos portos de Belém ou de Manáos.

XVII

O concessionario se obriga a cumprir fielmente todos os regulamentos que existem ou vierem a existir, referentes e applicaveis ao serviço de navegação que lhe é concedido, no que não contrariarem as presentes clausulas.

XVIII

Pela inobservancia das clausulas do contracto, não estando provado caso de força maior, o concessionario fica sujeito a multas, que variarão de 500$ a 1:000$, impostas pela Inspectoria Geral de Navegação, com recurso, em ultima instancia, para o ministro da Viação e Obras Publicas.

No caso de multas repetidas por faltas da mesma natureza, será rescindido o contracto pelo ministro da Viação e Obras Publicas, sem dependencia de interpellação ou acção judiaria.

XIX

O prazo de duração da presente concessão será de 10 annos, contados da data da assignatura do contracto.

Rio de Janairo, 20 de outubro de 1910.— *Francisco Sá*.

Decreto n. 8.407 de 30 novembro de 1910

Rescinde o contracto a que se refere o decreto n. 7.904 de 17 de março de 1910.

O Presidente da Republica dos Esatdos Unidos do Brazil decreta:

Artigo unico. Fica autorizada a rescisão do contracto celebrado por força do decreto n. 7.904, de 17 de março de 1910, que concede á Empreza Esperança Maritima os favores de que gosa a Sociedade Anonyma Lloyd Brazileiro, menos a subvenção.

Rio de Janeiro, 30 de novembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA

J. J. Seabra.

PORTARIA — de 27 de maio de 1910

Approva a tabella de fretes da Empreza Fluvial Piauhyense (Alto Parnahyba.)

O Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas em nome do Presidente da Republica :

Resolve approvar a tabella de fretes da Empreza Fluvial Piauhyense (Alto Parnahyba), que com esta baixa, assignada pelo director geral de Obras e Viação desta Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 27 de maio de 1910.— *Francisco Sá*.

Tabella de fretes da Empreza Fluvial Piauhyense, via linha de Floriano á Santa Philomena

(NAVEGAÇÃO DO ALTO PARNAHYBA)

VOLUMES	CONTEUDO	UNIDADE	MANGA	NOVA YORK	PORTO ALEGRE	URUSSUHY	PHILOMENA E VICTORIA
	Exportação						
—	Algodão em pluma	kilo	$010	$020	$030	$040	$060
—	Idem em caroço	»	$005	$010	$015	$020	$030
—	Borracha de qualquer qualidade	»	$010	$020	$030	$040	$060
—	Crinas	»	$010	$020	$030	$040	$060
—	Cêra de qualquer qualidade	»	$010	$020	$030	$040	$060
—	Carne secca ou verde	»	$010	$020	$030	$040	$060
—	Couros de boi	um	$100	$200	$300	$400	$600
—	Idem de cabra, veado e outros	kilo	$020	$030	$045	$060	$090
—	Folhas de jaborandy e outros	»	$010	$020	$030	$040	$060
—	Fumo de qualquer qualidade	»	$010	$020	$030	$040	$060
—	Resina de jatobá e outras	»	$010	$020	$030	$040	$060
—	Sebo de qualquer qualidade	»	$010	$020	$030	$040	$060
—	Sola	meio	—	—	—	—	—
—	Toucinho	kilo	$010	$020	$030	$040	$060
—	Taboado de cedro e outros	duzia	1$500	3$000	4$500	6$000	7$500
	Importação						
—	Assucar	kilo	$020	$030	$045	$060	$120
—	Arame farpado	»	$020	$030	$045	$060	$120
—	Balanças romanas	uma	2$000	4$000	6$000	8$000	16$000
—	Ditas pequenas	»	$500	1$000	1$500	2$000	4$000
—	Breu e semelhantes	kilo	$015	$030	$045	$060	$120
—	Black e semelhantes	»	$020	$030	$045	$060	$120
—	Café	»	$020	$030	$045	$060	$120
—	Cerveja	duzia	$450	$900	1$350	1$800	3$600
—	Chumbo em grão ou barra	kilo	$020	$040	$060	$080	$160
—	Cadeiras	duzia	2$000	4$000	6$000	8$000	16$000
—	Consolos		1$000	2$000	3$000	4$000	8$000
—	Commodas	uma	1$500	3$000	4$500	6$000	12$000
—	Camas	»	1$500	3$000	4$500	6$000	12$000
—	Canastras de alhos	»	$500	1$000	1$500	2$000	4$000

VOLUMES	CONTEUDO	UNIDADE	MANGA	NOVA YORK	PORTO ALEGRE	URUSSUHY	PHILOMENA E VICTORIA
—	Cominho e semelhantes.	kilo . . .	$020	$030	$040	$060	$120
—	Bacalhão, camarão e outros . . .	» . . .	$030	$050	$080	$100	$200
—	Cal em saccos ou barricas. . . .	50 litros, .	$600	1$200	1$800	2$400	3$000
—	Cereaes em saccos ou paneiros . .	» » . .	$400	$800	1$200	1$500	3$000
—	Canecos de folhas.	cento . .	$600	1$200	1$800	2$400	4$800
—	Chapéos de palha.	» . . .	1$000	2$000	3$000	4$000	8$000
—	Cocos da praia.	» . . .	1$000	2$000	3$000	4$000	8$000
—	Cunhetes de flandre	um . . .	$800	1$600	2$400	3$000	6$000
—	Domestico n. 1	25 pares. .	1$750	3$500	5$250	7$000	14$000
—	Dito n. 2.	» » . .	1$500	3$000	4$500	6$000	12$000
—	Dito n. 3.	» » . .	1$250	2$500	3$750	5$000	10$000
—	Dito n. 4.	» » . .	1$250	2$500	3$750	5$000	10$000
—	Dito n. 5.	» » . .	1$000	2$000	3$000	4$000	8$000
—	Fazendas em caixas ou fardos . .	met. cubico	15$000	30$000	45$000	60$000	120$000
—	Ferragem, não especificada . . .	kilo . . .	$020	$040	$060	$080	$160
—	Espingardas.	uma . . .	$300	$600	$900	1$200	2$400
—	Facões americanos	duzia . .	$400	$800	1$200	1$600	3$200
—	Ditos hespanhóes	» . . .	$200	$400	$600	$800	1$600
—	Garrafões cheios	litro . . .	$030	$060	$090	$120	$240
—	Ditos vazios	» . . .	$020	$040	$060	$080	$160
Caixa. .	Kerosene	duas latas.	$900	1$800	2$700	3$600	7$200
Pipas. .	Liquidos	uma . . .	12$000	24$000	36$000	48$000	96$000
Quintos .	Ditos	um . . .	2$500	5$000	7$500	9$000	18$000
Decimos .	Ditos	» . . .	1$250	2$500	3$750	5$000	10$000
—	Louça.	kilo . . .	$020	$040	$060	$080	$160
—	Machina para costura	met. cubico	15$000	30$000	45$000	60$000	120$000
—	Dita para descaroçar algodão . .	» »	15$000	30$000	45$000	60$000	120$000
—	Machados	duzia . .	$400	$800	1$200	1$500	3$000
—	Fouces.	» . . .	$200	$400	$600	$750	1$500
—	Mesa de jantar até 12 palmos . .	uma . . .	$800	1$600	2$400	3$000	6$000
Caixa. .	Liquidos diversos	duzia . .	$500	1$000	1$500	2$000	4$000
Lata . .	Phosphoros	uma . . .	$900	1$800	2$500	3$600	7$200
—	Polvora	25 libras .	$800	1$600	2$400	3$000	6$000
—	Prensa para copiar	uma . . .	$500	1$000	1$500	1$800	3$600
—	Potassa e soda.	kilo . . .	$020	$040	$060	$080	$160
—	Pimenta e semelhantes	»	$020	$040	$060	$080	$160

VOLUMES	CONTEUDO	UNIDADE	MANGA	NOVA YORK	PORTO ALEGRE	URUSSUHY	PHILOMENA E VICTORIA
—	Pás de ferro.	uma . . .	$200	$400	$600	$800	1$600
—	Papel para embrulho.	resma . .	$100	$200	$600	$400	$720
—	Potes de barro.	um . . .	$120	$240	$360	$480	$960
—	Quartinhas	uma . . .	$060	$120	$180	$240	$480
—	Sal	100 litros .	2$000	4$000	6$000	8$000	16$000
—	Sabão	kilo . . .	$020	$040	$060	$080	$160
—	Salitre e semelhantes	» . . .	$020	$040	$060	$080	$160
—	Sofá	um . . .	$800	1$000	2$400	3$200	6$400
—	Rifles	» . . .	$500	1$000	1$500	2$000	4$000

Observações

As mercadorias que embarcarem em portos intermediarios, não mencionados nesta tabella, e as que aos ditos portos se destinarem pagarão o frete como si fossem embarcados entre os portos de escala aqui determinados para o sul e para o norte.

Os volumes não especificados nesta tabella pagarão o frete relativo a objectos semelhantes, e, na maioria dos casos, se tomará por base o peso ou a cubagem.

Directoria Geral de Obras e Viação, 27 de maio de 1910.— *J. F. Parreiras Horta*, director geral.

PORTARIA — De 27 de maio de 1910

Approva as tabellas de passagens e fretes da Companhia de Navegação a Vapor no Rio Parnahyba.

O Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica :

Resolve approvar as tabellas de passagens e fretes da Companhia de Navegação Vapor no Rio Parnahyba, que com esta baixam, assignadas pelo Director Geral de Obras e Viação desta Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 27 de maio de 1910.— *Francisco Sá*.

Tabella dos fretes da Companhia de Navegação a Vapor no rio Parnahyba

Tabella dos fretes da Companhia de Navegação a Vapor no rio Parnahyba

VOLUMES	CONTEUDOS	QUANTIDADE	ENTRE AMARANTE E FLORIANO	ENTRE THEREZINA						ENTRE CURALINHA E			ENTRE REPARTIÇÃO E PARNAHYBA	ENTRE REPARTIÇÃO E TUTOYA	ENTRE PARAHYBA E TUTOYA
				Floriano	Amarante	Curralinho	Repartição	Parnahyba	Tutoya	Repartição	Parnahyba	Tutoya			
	Exportação														
—	Algodão, crinas, borracha, resinas, carne, raizes, folhas, madeiras, pelles, queijo, peixe, cera e semelhantes	kilo	$016	$032	$020	$012	$020	$032	$050	$012	$025	$040	$020	$032	$012
—	Algodão — saccas feitas em prensa hydraulica	»	$015	$030	$018	$011	$018	$030	$048	$011	$024	$038	$018	$030	$011
—	Couros de boi — salgados ou espichados. .	um	$200	$350	$230	$100	$220	$350	$450	$100	$250	$370	$220	$350	$100
—	Sola — meios cortidos	»	$100	$200	$140	$080	$150	$200	$300	$080	$150	$220	$150	$200	$080
—	Caroço de algodão	kilo	$008	$015	$012	$006	$008	$015	$020	$006	$008	$020	$008	$015	$006
—	Chifres de gado vaccum	cento	1$000	2$000	1$300	$700	1$500	2$000	2$700	$700	1$500	2$700	1$300	2$000	$700
Assucar . . .	Em barricas ou saccos.	kilo	$015	$030	$020	$012	$015	$030	$040	$010	$015	$040	$020	$030	$010
Fumo. . . .	Em rolos ou a granel	»	$025	$050	$030	$020	$030	$050	$065	$025	$035	$065	$030	$050	$020
Gado	Vaccum, cavallar e semelhantes	um	10$000	20$000	15$000	8$000	16$000	20$000	25$000	8$000	16$000	25$000	15$000	20$000	8$000
»	Lanigera, cabrum e semelhantes	»	1$000	2$000	1$500	1$000	1$500	2$000	2$500	1$000	1$500	2$000	1$500	2$000	1$000
»	Suino.	»	2$000	4$000	3$500	2$000	3$500	4$000	6$000	2$000	3$500	4$000	3$500	3$800	2$000
—	Leitões	»	$800	1$500	1$000	$800	1$000	1$500	2$000	$800	1$000	1$500	1$000	1$300	$800
Sabão. . . .	Em caixas ou encapados	kilo	$015	$030	$020	$015	$020	$030	$040	$015	$020	$030	$020	$025	$015
Aves	Araras, papagaios e semelhantes. . . .	um	$700	1$400	$900	$700	$900	1$400	1$800	$700	$900	1$400	$900	1$200	$700
»	Gallinhas, perús e semelhantes.	»	$150	$300	$200	$150	$200	$300	$400	$150	$200	$300	$200	$280	$150

Madeira . . .	Taboado de cedro — até quatro metros. .	duzia	1$500	3$000	1$800	1$500	1$800	3$000	4$000	1$500	1$800	3$000	1$800	2$000	1$500
» . . .	Taboado de páo d'arco, bacury e outras madeiras pesadas	»	2$500	5$000	3$800	2$500	3$800	5$000	7$500	2$500	3$800	5$000	3$800	4$000	2$500
» . . .	Toros de cedro e de outra qualquer madeira.	um	$750	1$500	1$200	$750	1$200	1$500	2$500	$750	1$200	1$500	1$200	2$000	$750
	Importação														
Armas . . .	Espingardas — encapadas ou não	uma	$400	$800	$520	$400	$520	$800	1$060	$400	$520	$800	$520	$780	$300
Barricas . . .	Vazias	»	$540	1$080	$700	$540	$700	1$080	1$240	$540	$700	1$080	$700	$880	$540
» . . .	Com assucar, café, soda, breu, farinha, pimenta e semelhantes	kilo	$025	$050	$030	$025	$030	$050	$055	$025	$030	$050	$030	$035	$020
» . . .	Com outros generos.	uma	2$700	5$400	3$600	2$700	3$300	5$400	6$700	2$700	3$600	5$400	3$300	4$200	1$700
» . . .	Com outros generos (meias)	»	1$500	3$000	1$950	1$500	1$800	3$000	3$750	1$500	1$950	3$000	1$800	2$300	1$000
Barricões . .	Com louça e outros generos	um	10$000	20$000	13$000	10$000	15$000	20$000	26$500	10$000	13$000	20$000	13$000	15$000	6$500
Barrís. . . .	Vazios	»	$600	1$200	$900	$600	$750	1$200	1$500	$600	$900	1$200	$900	1$000	$500
»	Com liquido — na razão de quinto. . . .	»	2$500	5$000	3$600	2$500	3$000	5$000	6$000	2$500	3$600	5$000	3$600	4$300	1$300
Caixas . . .	Fardos ou encapados com fazendas e outras mercadorias	m/c	17$500	35$000	24$000	13$500	17$500	35$000	42$000	13$500	18$000	35$000	24$000	32$000	14$000
» . . .	Com vinho e outras bebidas.	duzia	$800	1$600	1$000	$800	$900	1$600	2$000	$800	1$000	1$600	1$000	1$200	$600
» . . .	Com queijos, massas, figos, velas estearinas e semelhantes	uma	$600	1$200	$900	$600	$750	1$200	1$500	$600	$900	1$200	$900	1$000	$500
» . . .	Com cebolas, batatas e semelhantes . . .	»	1$300	2$600	1$600	1$300	1$600	2$600	2$900	2$300	1$600	2$600	1$600	2$200	$800
Canastras . .	Com camarões, alhos, etc.	»	$600	1$200	$900	$600	$750	1$200	1$500	$600	$900	1$200	$900	1$000	$500
Cimento . . .	Em barricas ou caixas.	kilo	$015	$030	$025	$015	$020	$030	$035	$015	$025	$030	$025	$028	$015
Cereaes, cal. .	E productos agricolas beneficiados, etc.. etc.	50 litros	$500	1$000	$750	$500	$000	1$000	1$200	$500	$750	1$000	$750	$900	$450
Canecas . . .	De folha.	cento	$900	1$800	1$200	$900	1$200	1$800	2$300	$900	1$200	1$800	1$200	1$500	$750
Chapéos . . .	De palha, feltro e sol	um	$300	$600	$400	$300	$400	$600	$750	$300	$400	$600	$400	$500	$200
Côcos. . . .	De prata	cento	1$500	3$000	2$000	1$500	2$000	3$000	3$500	1$000	2$000	3$000	2$000	2$500	1$000

VOLUMES	CONTEUDOS	QUANTIDADE	ENTRE AMARANTE E FLORIANO	ENTRE THEREZINA E						ENTRE CURRALINHO E			ENTRE REPARTIÇÃO E PARNAHYBA	ENTRE REPARTIÇÃO E TUTOYA	ENTRE PARNAHYBA E TUTOYA
				Floriano	Amarante	Curralinho	Repartição	Parnahyba	Tutoya	Repartição	Parnahyba	Tutoya			
Cunhetes. . .	Com folhas de Flandres, facões, ferragens, etc	um	1$000	2$600	1$800	1$300	1$800	2$600	3$000	1$300	1$800	2$600	1$800	2$200	1$000
» . . .	Com machados americanos	duzia	$650	1$300	$850	$650	$850	1$300	1$500	$650	$850	1$800	$850	1$050	$500
Gigos. . . .	Com louça, vidros, etc.	m/c	15$000	30$000	20$000	15$000	20$000	30$000	35$000	15$000	20$000	30$000	20$000	25$000	16$000
Garrafões . .	Vasios	um	$400	$800	$520	$400	$520	$810	1$200	$400	$520	$800	$520	$750	$300
» . .	Com liquidos, cominhos, erva doce e outros generos.	litro	$060	$120	$080	$060	$080	$120	$150	$060	$080	$120	$080	$100	$040
Instrumentos .	Pianos encapados ou não.	um	13$000	26$000	17$000	13$000	17$000	26$000	35$000	13$000	17$000	26$000	17$000	22$000	8$000
» .	Rabecas, violas, violões e semelhantes . .	»	$500	1$000	$700	$500	$700	1$000	1$300	$500	$700	1$000	$700	$800	$300
Latas . . .	Com bolachas, tintas e semelhantes . . .	uma	$400	$800	$520	$400	$520	$800	1$000	$400	$520	$800	$520	$780	$300
»	Com oleo, azeite e outros liquidos. . . .	litro	$020	$040	$030	$020	$030	$040	$050	$020	$030	$040	$030	$035	$020
»	Com kerozene — até cinco galões	uma	$750	1$500	$900	$750	$000	1$000	1$800	$750	1$100	1$500	$900	1$100	$350
Louzas . . .	Para sepulturas — grandes	»	8$000	16$000	12$000	8$000	12$000	16$000	21$000	8$000	12$000	16$000	12$000	15$000	6$000
» . . .	Para sepulturas — pequenas.	»	5$000	10$000	7$000	5$000	7$000	10$000	12$000	5$000	7$000	10$000	7$000	10$000	4$000
Machinas . .	De descaroçar algodão, avulsas	»	10$000	20$000	15$000	10$000	15$000	20$000	25$000	10$000	15$000	20$000	15$000	18$000	6$000
» . .	De costura — de pé	»	3$000	6$000	4$000	3$000	4$500	6$000	7$500	3$000	4$500	6$000	4$500	5$000	2$000
. .	De costura — de mão	»	1$500	3$000	2$200	1$000	2$200	3$000	3$800	1$500	2$200	3$000	2$200	2$500	1$000
Mobilias. . .	Bancas, consolos e estantes pequenas . .	»	2$000	4$000	2$600	2$000	2$600	4$000	5$000	2$000	2$600	4$000	2$600	3$200	1$200
» . . .	Estantes grandes, mesa para jantar ou escriptorio, guarda-roupa, camas, etc. .	»	4$000	8$000	5$500	4$000	5$500	8$000	12$000	4$000	5$500	8$000	5$500	7$800	3$000

»	Cadeira	»	$300	$600	$400	$300	$400	$600	$750	$300	$400	$600	$400	$500	$200
»	Sofás	um	2$000	4$000	2$600	2$000	2$000	4$000	5$000	2$000	2$600	4$000	2$600	3$200	1$200
Metaes	Ferro, cobre, aço e chumbo em barras	15 kilos	$375	$750	$500	$400	$500	$750	1$000	$400	$600	$680	$500	$650	$250
»	Ferro, cobre, aço e chumbo em obras	»	$450	$900	$580	$450	$500	$900	1$000	$450	$600	$700	$580	$750	$300
Polvora	Em caixas ou barris	kilo	$150	$300	$200	$150	$200	$300	$400	$150	$220	$260	$200	$260	$100
Papel	Para embrulho — resma	uma	$120	$240	$150	$120	$150	$240	$280	$120	$160	$180	$150	$200	$080
Peças	De cabo de Manilha, Cairo ou piassava	15 kilos	$600	1$200	$900	$600	$900	1$200	1$500	$600	$800	1$000	$900	1$200	$400
Paneiros	Com rapaduras, fructas, etc., até 50	um	$600	1$200	$900	$600	$900	1$200	1$500	$600	$800	1$000	$900	1$200	$400
Rolos	De panno de algodão ou estopa — até 100 metros	»	1$200	2$400	1$500	1$200	1$500	2$400	2$800	1$200	1$600	1$800	1$500	2$000	$800
Saccos	Vazios	»	$030	$060	$045	$030	$045	$060	$075	$030	$040	$050	$045	$060	$020
»	Com fio	15 kilos	$600	1$200	$900	$600	$900	1$200	1$500	$600	$800	1$000	$900	1$200	$400
Sal	A granel, em saccos ou barricas	50 litros	1$000	2$000	1$500	1$000	1$500	2$000	2$500	1$000	1$200	1$700	1$500	2$000	$700
Vasos	Alguidares, potes e semelhantes	um	$200	$400	$300	$200	$300	$400	$500	$200	$240	$280	$300	$400	$100
»	Urinóes, quartinhas e semelhantes	»	$100	$200	$150	$100	$150	$200	$250	$100	$120	$140	$150	$200	$050

Observações

1.ª As mercadorias que embarcarem em portos intermediarios, não especificados nesta tabella e as que a elles se destinarem, pagarão o frete, como si fossem embarcadas entre os portos de escalas aqui determinados, para o norte e sul.

2ª. Os volumes não especificados nesta tabella pagarão o frete relativo. O peso para o frete é calculado bruto, e as fracções contadas por unidades. Os volumes cujo peso ou quantidade exceder ao mencionado pelo carregador, pagarão a differença do frete na razão dupla; bem como as cargas destinadas a qualquer porto, que não forem procuradas até á hora da sahida do vapor, serão conduzidas ao porto da gerencia por conta e risco de quem pertencerem, sendo o carregador responsavel pelo excesso do frete e mais despezas.

3ª. Durante o transporte, ou quando armazenadas pela companhia, corre por conta da fazenda o risco que as cargas soffrerem, proveniente de vicio proprio, caso fortuito, força maior, fuga ou morte de animaes, assim como falta em volumes com liquidos e nos generos sujeitos á quebra.

4ª. Quando se der extravio de algum volume, a companhia exigirá no acto da reclamação, a exhibição da factura original, para indemnizal-o.

5ª. Os artigos inflammaveis só serão recebidos em barcas.

6ª. As madeiras, taboas, tóros, etc., bem como os animaes, serão recebidos e entregues a bordo.

7ª. A companhia não assigna conhecimento menor de 2$000 e as encommendas entregues a bordo, cujo peso não exceder de 15 kilos, pagarão 1$500 de frete.

8ª. Pelo dinheiro remettido de um para outro porto, se cobrará até 400$, 2$, e de 400$ em diante, ½ por cento.

Escriptorio da Companhia de Navegação a Vapor no Rio Parnahyba, em Therezina, 20 de janeiro de 1910.

Directoria Geral de Obras e Viação, 27 de maio de 1910.— *J. F. Parreiras Horta*, director geral.

PORTARIA — de 19 de julho de 1910

Approva as tabellas de fretes, passagens e sahidas da Empreza de Navegação Hœpke.

O Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica:

Resolve approvar as tabellas de fretes, passagens e de sahidas da Empreza de Navegação Hœpke, que com esta baixam, assignadas pelo Director Geral de Obras e Viação desta Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 19 de julho de 1910.— *Francisco Sá.*

Empreza de Navegação Hœpke

CLAUSULAS RELATIVAS A TODAS AS TABELLAS

PASSAGENS

1°. Os preços das passagens de ré serão regulados da seguinte forma: Os menores de menos de dous annos terão passagem gratuita; os de dous annos até menos de tres annos pagarão um quarto de passagem; os de tres até menos de 10 annos pagarão meia passagem; os de 10 ou mais annos pagarão passagem inteira.

2°. Os passageiros de prôa, de menos de dous annos, terão passagem gratuita; os demais pagarão passagem inteira.

3°. O passageiro que não seguir, depois de comprado o bilhete de passagem, perderá metade de seu importe e o que ficar em qualquer porto em que tocar o paquete não terá direito a indemnização alguma.

4°. Os bilhetes de passagem são intransferiveis, quer em relação ao passageiro, quer em relação ao paquete.

5°. Nenhum passageiro tem direito de occupar exclusivamente um camarote, salvo pagando o equivalente aos logares vagos.

6°. O espaço concedido a cada passageiro de ré, para sua bagagem, é de 300 decimetros cubicos e para os de prôa 150; o excedente será cobrado pelas respectivas tabellas de encommendas.

7°. As passagens tomadas a bordo custam mais 15 %.

FRETES DE CARGAS

1°. As mercadorias são recebidas e entregues a bordo.

2°. O frete da fracção addicional de cada volume será o mesmo que o da unidade.

3°. O frete será calculado por peso ou por cubação, conforme convier á empreza.

4°. Para os volumes de grande peso ou de grande cubação o frete será convencional.

5°. O frete de cada remessa de cargas não poderá nunca ser inferior a 5$000.

6°. E' expressamente prohibido o embarque de armamento e generos explosivos.

FRETES DE ENCOMMENDAS

1°. O frete addicional de 15 kilos, 30 decimetros cubicos ou fracção dessas quantidades será de 1$300.

2°. Em caso de extravio de volume a empreza não se responsabiliza por mais de 20$000.

3°. Os fretes da tabella de encommendas referem-se somente a volumes cuja cubação não exceda de 100 kilos, ou 300 decimetros cubicos; os de mais peso ou cubação pagarão fretes convencionaes.

FRETES DE VALORES

1°. O frete não poderá nunca ser inferior a 5$000.

2°. O frete de volumes cuja cubação exceder de 200 decimetros cubicos, será convencional.

FRETES DE ANIMAES

1°. Os animaes serão recebidos e entregues a bordo.

2°. O carregador fornecerá o alimento.

3°. A empreza não se responsabilisa por desastre, fuga ou morte que occorrer aos animaes embarcados.

Directoria Geral de Obras e Viação, 19 de julho de 1910. — *J. F. Parreiras Horta,* director geral.

LINHA DO NORTE E INTERMEDIARIA

FRETES DE CARGAS

	POR 15 KILOS OU 30 DECIMETROS CUBICOS				
	Itajahy	S. Francisco	Paranaguá	Santos	Rio de Janeiro
Florianopolis	$350	$350	$470	$580	$590
Itajahy	—	$350	$470	$580	$590
S. Francisco	—	—	$350	$550	$550
Paranaguá	—	—	—	$430	$430
Santos	—	—	—	—	$310

Linha do Norte e Intermediaria

ANIMAES

GADO MUAR, VACCUM E CAVALLAR

	Itajahy	São Francisco	Paranaguá	Santos	Rio de Janeiro
Florianopolis	30$000	33$000	33$000	65$000	65$000
Itajahy	—	30$000	30$000	65$000	65$000
S. Francisco	—	—	30$000	65$000	65$000
Paranaguá	—	—	—	65$000	65$000
Santos	—	—	—	—	60$000

VALORES

Ouro	1/2 %
Prata	1 %
Cobre, nickel, joias ou objectos de valor	2 %

Observações

Gado ovelhum, cabrum ou cerdum, cada um pagará 1/10 dos preços desta tabella.
Uma duzia de gallinhas ou uma gaiola de passaros, pagará 1/10 dos preços desta tabella.
Uma duzia de perús pagará 1/5 dos preços desta tabella.
Um cachorro pagará 1/3 dos preços desta tabella.
Os animaes não especificados na presente tabella, pagarão fretes convencionaes.

Empreza de Navegação Hoepcke

TABELLA DOS DIAS DE SAHIDAS DOS VAPORES, PORTOS DE ESCALA, DEMORA NOS PORTOS E PRAZO DAS VIAGENS NAS SUAS LINHAS

Nomes dos vapores		Dias de sahidas e portos de escala								Demora nos portos	Prazo das viagens nas suas linhas
		Florianopolis	Itajahy	S. Francisco	Paranaguá	Santos	Rio de Janeiro	Laguna	Araranguá		
Anna	Ida	1 e 16	2 e 17	3 e 18	4 e 19	5 e 20	6 e 21	—	—	3 a 8 horas	6 dias
	Volta	13, 14, 28, 29	12, 13, 27, 28	11, 12, 26, 27	11 e 26	10 e 25	9 e 24	—	—	3 a 8 horas	6 dias
Max	Ida	5 e 20	6 e 21	6, 7, 21, 22	7, 8, 22, 23	—	—	—	—	2 a 6 horas	3 dias
	Volta	9, 10, 24, 25	9, 10, 24, 25	8, 9, 23, 24	8 e 23	—	—	—	—	2 a 6 horas	3 dias
Meta	Ida	9 e 24	10 e 25	11 e 26	—	—	—	—	—	2 a 6 horas	2 dias
	Volta	13 e 28	12 e 27	11 e 26	—	—	—	—	—	2 a 6 horas	2 dias
Max	Ida	10, 15, 27	—	—	—	—	—	11, 16, 18	Viagens incertas, dependendo do estado da barra	24 horas	2 dias
	Volta	13, 18, 30	—	—	—	—	—	12, 17, 29		24 horas	2 dias
Meta	Ida	1 e 19	—	—	—	—	—	2 e 20		24 horas	2 dias
	Volta	5 e 23	—	—	—	—	—	4 e 22		24 horas	2 dias

Linha do Norte e intermediaria

FRETES DE ENCOMMENDAS

	POR 30 KILOS OU 60 DECIMETROS CUBICOS				
	Itajahy	S. Francisco	Paranaguá	Santos	Rio de Janeiro
Florianopolis	2$500	3$000	3$000	3$500	3$500
Itajahy	—	2$500	3$000	3$500	3$500
S. Francisco	—	—	3$000	3$000	3$000
Paranaguá	—	—	—	2$500	3$000
Santos	—	—	—	—	2$500

Linha do Norte e intermediaria

PASSAGENS

	Itajahy		S. Francisco		Paranaguá		Santos		Rio de Janeiro	
	Ré	Prôa	Ré	Prôa	Ré	Prôa	Ré	Prôa	Ré	Prôa
Florianopolis	19$000	11$000	25$000	15$000	25$000	15$000	63$000	38$000	75$000	38$000
Itajahy	—	—	19$000	11$000	25$000	15$000	56$000	35$000	75$000	38$000
S. Francisco	—	—	—	—	20$000	13$000	50$000	30$000	75$000	31$000
Paranaguá	—	—	—	—	—	—	40$000	35$000	63$000	25$000
Santos	—	—	—	—	—	—	—	—	25$000	15$000

Linha fluvial de Santa Catharina

	PASSAGENS								CARGAS				ENCOMMENDAS			
	Ararangua		Laguna		Itajahy		S. Francisco		Por 15 kilos ou 30 dec. cubicos				Por 30 kilos ou 60 dec. cubicos			
	Ré	Prôa	Ré	Prôa	Ré	Prôa	Ré	Prôa	Ararangua	Laguna	Itajahy	S. Francisco	Ararangua	Laguna	Itajahy	S. Francisco
Florianopolis	25$000	15$000	15$000	8$000	19$000	11$000	25$000	15$000	$330	$270	$250	$330	1$900	1$800	1$800	1$900
Itajahy	—	—	—	—	—	—	19$000	11$000	—	—	—	$270	—	—	—	1$800

ANIMAES — Gado vaccum, muar e cavallar	Ararangua	Laguna	Itajahy	S. Francisco
Florianopolis	35$000	20$000	30$000	35$000
Itajahy	—	—	—	30$000

VALORES	
Ouro	1/2 %
Prata	1 %
Cobre, nickel, joias ou objectos de valor	2 %

Observações

Gado ovelhum, cabrum ou cerdum, cada um pagará um quinto dos preços desta tabella.
Uma duzia de gallinhas ou gaiola de passaros pagará um quinto dos preços desta tabella.
Um duzia de perús pagará um quarto dos preços desta tabella.
Um cachorro pagará metade dos preços desta tabella.
Os animaes não especificados na presente tabella pagarão fretes convencionaes.

Inspectoria Geral de Navegação

De ordem do Sr. ministro da Viação e Obras Publicas, publicam-se as tabellas de preços de passagens e de fretes que devem ser cobrados pela Navegação Sul do Rio de Janeiro, de Joaquim Garcia & Comp., na sua linha de navegação subvencionada.

Inspectoria Geral de Navegação, 11 de janeiro de 1910.— *Carlos Vidal de Oliveira Freitas*, inspector geral.

Linha do Sul do Rio de Janeiro

JOAQUIM GARCIA & COMP.

Tabella A

PASSAGENS

Passagens inteiras maiores de 10 annos

	Mangaratiba		Abrahão		Angra dos Reis		Paraty	
	1ª	3ª	1ª	3ª	1ª	3ª	1ª	3ª
Rio de Janeiro	12$000	7$500	12$000	7$500	13$500	9$000	21$000	13$500
Mangaratiba			4$500	3$000	7$500	4$500	15$000	11$250
Abrahão					4$500	3$000	12$000	7$500
Angra dos Reis							7$500	4$500
Paraty								

Tabella B

Por conta do Governo e menores de 10 até 5 annos

	Mangaratiba		Abrahão		Angra dos Reis		Paraty	
	1ª	3ª	1ª	3ª	1ª	3ª	1ª	3ª
Rio de Janeiro	8$250	5$250	8$251	5$250	9$375	6$375	15$375	9$750
Mangaratiba			3$000	1$875	5$250	3$000	10$500	7$875
Abrahão					3$000	1$875	8$250	5$250
Angra dos Reis							5$250	3$000
Paraty								

Tabella C

Força publica, escolta com presos e menores de 5 até 2 annos

	Mangaratiba		Abrahão		Angra dos Reis		Paraty	
	1	3ª	1ª	3ª	1ª	3ª	1ª	3ª
Rio de Janeiro	6$000	3$750	6$000	3$750	6$750	4$500	10$500	7$125
Mangaratiba			2$250	1$500	3$750	2$250	7$500	5$625
Abrahão					2$250	1$500	6$000	3$750
Angra dos Reis							3$750	2$250
Paraty								

Tabella D

FRETES

POR 15 KILOS OU 30 DEC.[3]

	MANGARATIBA				ABRAHÃO				ANGRA DOS REIS				PARATY			
	Mercadorias Cargas	Inflammaveis	Encommendas	Explosivos e armamentos	Mercadorias Cargas	Inflammaveis Cargas	Encommendas	Explosivos e armamentos	Mercadorias Cargas	Inflammaveis	Encommendas	Explosivos e armamentos	Mercadorias Cargas	Inflammaveis	Encommendas	Explosivos e armamentos
Rio de Janeiro	$240	$320	$720	2$000	$240	$320	$720	2$000	$240	$320	$720	2$000	$280	$400	$800	2$000
	Mangaratiba				$120	$240	$300	2$000	$120	$240	$400	2$000	$160	$280	$480	2$000
					Abrahão				$120	$240	$400	2$000	$160	$280	$480	2$000
									Angra dos Reis				$120	$240	$400	2$000
													Paraty			

O transporte de aguardente em pipas para o Rio de Janeiro será de 10$ por pipa, sendo entregue ao costado do vapor.
Os cascos vasios de retorno pagarão o frete de 3$, e sendo abatido 1$000.
Os generos de producção nacional (café, cereaes, fructas, etc.), pagarão 200 réis por 15 kilos ou 30 dec.[3], sendo entregues no costado do vapor.
O transporte por conta do Governo da União ou de qualquer dos Estados terá um abatimento de 30 % sobre os preços da tabella D.
O frete minimo será de 5$000.
De todo o volume que exceder de 300 kilos ou 600 dec.[3], o frete será convencional.

Tabella E

ANIMAES

MUAR, VACCUM, CAVALLAR (POR CABEÇA)

	MANGARATIBA	ABRAHÃO	ANGRA DOS REIS	PARATY
Rio de Janeiro.	33$600	33$600	33$600	33$600
	Mangaratiba .	28$000	28$000	28$000
		Abrahão. . .	28$000	28$000
			Angra dos Reis	28$000
				Paraty

a) O gado ovelhum, cabrum ou cerdum pagará a 10ª da tabella.
b) Engradado com animaes domesticos pagará a 10ª da tabella.
c) Capoeira com aves pagará a 20ª da tabella.
d) Gaiola com passaros pagará a 24ª da tabella.
e) Para os animaes não especificados o frete será convencional.
Frete minimo, 5$000.
Responsabilidade alguma caberá aos vapores, por morte ou fuga.
A alimentação correrá por conta dos remettentes.

Tabella F

VALORES

TRANSPORTE Á QUALQUER DISTANCIA

ESPECIFICAÇÕES	PORCENTAGEM *ad-valorem*
Quantias em papel	1/2 %
Ouro, moedas, acções, apolices, *debentures*, letras e papel de valor. . .	1 %
Prata, nickel e cobre.	2 %
Joia e objecto de valor.	3 %

Frete minimo, 5$000.
Os volumes que excederem de 30 kilos ou 60.³ o frete será convencional.
Os volumes serão recebidos embarcados.

Aguas, Esgotos e Obras Publicas

DECRETO N. 8.127 — De 4 de agosto de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 335:360$580 para os trabalhos de melhoramento da Quinta da Bôa Vista.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante do art. 18, n. VII, lettra *n*, da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 335:360$580 para proseguir os trabalhos de melhoramento da Quinta da Bôa Vista, no Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, 4 de agosto de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.275 — De 6 de outubro de 1910

Abre o credito de 527:660$ ao Ministerio da Viação e Obras Publicas, para o melhoramento da Quinta da Bôa Vista.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante do art. 18, n. VII, alinea *n*, da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909 decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 527:660$, para proseguir e concluir os trabalhos de melhoramento da Quinta da Bôa Vista, no Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, 6 de outubro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.313 — De 20 de outubro de 1910

Approva a planta para execução das obras de saneamento e dragagem dos rios que desaguam na bahia do Rio de Janeiro e declara desapropriados os terrenos e predios nella comprehendidos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização conferida pelo n. XVII do art. 18, da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, e de accôrdo com os arts. 5° e 8° do decreto n. 4.956, de 9 de setembro de 1903, decreta:

Artigo unico. Para a execução das obras de saneamento e dragagem dos rios que desaguam na bahia do Rio de Janeiro, na conformidade dos planos

constantes do respectivo edital de concurrencia de 9 de agosto do corrente anno, fica approvada a planta que com este baixa, assignada pelo director geral da Viação e Obras Publicas da competente Secretaria de Estado e são declarados desapropriados os terrenos e predios na dita planta comprehendidos.

Rio de Janeiro, 20 de outubro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.323 — De 27 de outubro de 1910

Autoriza o contracto para execução das obras de saneamento e dragagem dos rios que desaguam na bahia do Rio de Janeiro.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização conferida no n. XVII do art. 18, da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, e tendo em vista o processo de concurrencia aberta por edital de 9 de agosto de 1910, decreta:

Artigo unico. Fica autorizado o contracto para execução das obras de saneamento e dragagem dos rios que desaguam na bahia do Rio de Janeiro e a que se refere a planta approvada pelo decreto n. 8.313, de 20 de outubro de 1910, com a firma Gebrueder Gœdhart, de Duesseldorf (Allemanha), mediante as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 27 de outubro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

Clausulas a que se refere o decreto n. 8.323, desta data

I

A firma Gebrueder Gœdhart, tendo pleno conhecimento, não só das obras que contracta, como ainda das circumstancias locaes, obriga-se a executar com a maior perfeição e proficiencia, a contento da commissão fiscal por parte do Governo e de accôrdo com o presente contracto, as obras seguintes, constantes do edital de concurrencia de 9 de agosto de 1910, annexo a este contracto:

a) dragagem das barras dos principaes rios, desobstrucção e limpeza dos mesmos, dos canaes existentes na zona e abertura de outros para o perfeito saneamento e enxugo dos terrenos da região comprehendida entre os rios Merity e Guaxindiba, em territorio do Estado do Rio de Janeiro;

b) esses trabalhos alcançarão a altitude de uma linha de curva de nivel traçada pela raiz das serras e morros, na cota de 30 metros acima da pre-amar maxima, observada na bahia do Rio de Janeiro;

c) dragagens necessarias para attingir o fim da alinea *a* nos trechos dos rios ou canaes navegaveis;

d) consolidação dos taludes dos rios e canaes dragados, seja com faxinas, enrocamentos ou estacadas de madeira, em todos os pontos que a commissão fiscal julgar necessarias;

e) desobstrucção e limpeza dos rios e canaes a montante dos trechos navegaveis ou que tenham de se tornar navegaveis, até a altitude de 30 metros acima do nivel maximo da prea-mar;

f) nos trabalhos especificados nas alineas *c* e *e* desta clasula, as secções transversaes terão em lado horizontal dous metros, no minimo, abaixo das marés mais baixas, observadas na bahia, com taludes de dous metros de base por um metro de altura ou outra inclinação, de accôrdo com a natureza e consistencia do terreno.

II

Os serviços designados no conjuncto das disposições deste contracto serão extensivos ás seguintes bacias principaes dos rios: Merity e seus tributarios, Sarapuhy e seus tributarios, Iguassú-Pilar e seus tributarios, Estrella (Saracuruna e Inhomerim) e seus tributarios, Suruhy e seus tributarios, Magé e seus tributarios, Macacú (Guapy, Guarahy, Casseribú) e seus tributarios, Guaxindiba e seus tributarios e outros menores.

III

Os rios principaes de cada uma das bacias acima designadas, bem como os adjacentes e tributarios, serão preparados para a expedição facil das aguas normaes ou de enxurrada, sob condição de ficarem todos elles e suas dependencias sujeitos ao regimen natural, segundo o gráo de cohesão das terras banhadas e a inclinação caracteristica respectiva, salvo o caso do estabelecimento das obras de protecção que possam garantir a permanencia de cursos de traçado artificial, sem prejuizo das zonas circumvizinhas.

IV

A rectificação dos cursos naturaes será projectada de modo que as aguas correntes possam desembocar na bahia do Rio de Janeiro, sem perigo de reprezamento por falta de secção de vazão, nem receio de acção corrosiva sobre as margens existentes, ou estabelecidas artificialmente, sendo para esse fim traçadas linhas de alveo com as declividades precisas e relativas á configuração transversal do relevo de cada um dos terrenos atravessados.

V

A escavação do leito dos rios e canaes será determinada pela razão technica da praticabilidade da navegação, sempre que fôr possivel dentro dos limites da zona deseccada, sem recursos do emprego de comportas ou quaesquer outros meios de reprezamento das aguas a jusante dos pontos de passagens, de uma para outras declividades, de porcentagens manifestamente diversas.

VI

Os rios e canaes serão preparados de modo que as margens não fiquem sujeitas ás devastações que as enxuradas possam produzir, para cujo fim serão os taludes, devidamente levantados e protegidos quando fôr preciso, com faxinas e outras obras de arte adequadas, sem prejuizo da secção de vazão das aguas excessivas dos terrenos adjacentes.

VII

Os trabalhos de dragagem dos rios e canaes serão projectados de modo que a navegação de embarcações possa ter a necessaria facilidade, com a linha de calado conveniente.

VIII

Para o fim exclusivo da navegação interna dos rios e canaes das zonas dragadas, terão os leitos respectivos largura sufficiente para o cruzamento, sem prejuizo de abalroamento de embarcações em transito, salvo os casos de impossibilidade nos quaes se tornará preciso estabelecer, a espaço, bacias de largura conveniente.

IX

As margens dos rios e canaes serão roçadas e preparadas de modo a permittir o estabelecimento de caminhos de sirga ou protecção dos depositos das dragagens, devendo o matto ser removido e incinerado em logar determinado.

X

As escavações serão feitas a escolha do contractante, tendo liberdade no emprego de dragas apropriadas ou quaesquer outros apparelhos escavadores mecanicos, com lançamento a distancia dos productos das escavações.

XI

Os productos provenientes das dragagens serão lançados directamente para ambos os lados dos canaes das barras quando possivel, pelos tubos ou calhas de descargas das dragas, executando os trabalhos necessarios de protecção para evitar o retorno dos productos das escavações dentro dos canaes.

Nos trechos dos canaes, onde não poderá ser applicada a descarga lateral e directa, os productos das escavações serão transportados e depositados em logares determinados pela commissão fiscal.

XII

As zonas de lagôas e alagados naturaes constituindo bacias ou receptaculos das aguas dos montes ou pluviaes serão tambem preparadas para a descarga dos excessos da enxurrada, pelas dragas, nos pontos accessiveis ás mesmas; em caso contrario esses trabalhos serão executados como os de que trata a alinea *e* da clausula I.

XIII

Para a boa execução dos serviços de dragagem, o contractante terá o material accessorio e indispensavel (saveiros, rebocadores, guindastes fluctuantes e officina para montagem, conservação e reparação do material em serviço) convindo que o calado das embarcações não seja maior de $0^m,80$.

XIV

A execução dos trabalhos só poderá ser feita depois de approvadas as plantas, perfis e estaqueamentos, realizados estes ultimos pelo contractante na presença de um delegado da commissão fiscal.

XV

Os materiaes destinados aos trabalhos contractados gozarão de todas as vantagens concedidas aos das Obras Publicas Federaes, sendo isentos de pagamento dos respectivos direitos de importação e quaesquer taxas do porto os que houverem de ser importados.

XVI

A fiscalização de todos os trabalhos ficará a cargo da commissão fiscal, com a qual o contractante deverá entender-se directamente sobre todos os assumptos concernentes á sua execução. A realização dos estudos competirá a essa commissão e a administração dos trabalhos de saneamento ao contractante.

XVII

Na execução dos trabalhos, o contractante seguirá fielmente os respectivos planos approvados, as especificações constantes deste contracto e as instrucções que lhe forem dadas pela commissão fiscal, desde que não estejam em desaccôrdo com as condições do contracto.

XVIII

Fica ao Governo Federal o direito de introduzir nos planos approvados as modificações que entender necessarias. Si das modificações resultar prejuizo ao contractante, será elle indemnizado da respectiva importancia, e na falta de accôrdo as duvidas serão resolvidas por arbitramento, nomeando o Governo um arbitro e o contractante outro e nomeando os dous arbitros um terceiro arbitro desempatador, si não tiverem chegado a um accôrdo.

XIX

O contractante ficará responsavel por si, seus teres e haveres por todas as obrigações resultantes do contracto.

XX

O contractante fará logo após a assignatura do contracto as encommendas dos materiaes necessarios para todas as installações e tomará as demais providencias necessarias, sendo de seis (6) mezes o prazo maximo para a installação das officinas e accessorios e dez (10) mezes para que as obras de saneamento possam começar.

XXI

O Governo Federal cederá ao contractante na zona dos trabalhos de saneamento á beira-mar ou beira-rio um espaço de terreno livre e desembaraçado de qualquer onus, com área sufficiente para depositos, carreiras para embarcações, officinas para reparações e outros misteres necessarios ao contractante, exclusivamente para os fins deste contracto e do qual terá elle uso e gozo emquanto durarem os trabalhos.

XXII

Todas as obras e serviços que fazem objecto do presente contracto serão consideradas obras e serviços federaes e por tal sujeitas aos mesmos onus e obrigações e no gozo das mesmas isenções, vantagens e regalias que cabem ás obras e serviços do Governo Federal.

XXIII

Todos os serviços executados pelo contractante serão acompanhados pelos delegados ou representantes da commissão fiscal, aos quaes o contractante facilitará todos os meios para o completo desempenho de sua missão.

XXIV

Todas as ordens, instrucções em geral, qualquer especie de relações, em objecto de serviço, entre a commissão fiscal e o contractante, serão sempre por escripto, não podendo nenhuma das partes contractantes allegar, em caso algum e para qualquer fim, ordens e declarações verbaes; taes declarações verbaes não terão valor para os effeitos deste contracto.

XXV

Toda a correspondencia entre a commissão fiscal e contractante, em objecto de serviço, será entregue á parte mediante recibo.

XXVI

Quando o contractante tenha objecções ou reclamações a fazer contra qualquer ordem da commissão fiscal, deverá apresental-a por escripto, dentro de 48 horas, nos dias uteis.

XXVII

A commissão fiscal terá o direito de exigir do contractante a dispensa ou retirada do serviço de qualquer empregado ou operario do mesmo contractante, que a juizo da mesma commissão embarace a fiscalização dos trabalhos ou proceda de modo incorrecto.

XXVIII

Todo o material empregado nos trabalhos de saneamento será de primeira qualidade e nenhum poderá ser utilizado sem o exame prévio e approvação da commissão fiscal; o que fôr recusado será immediatamente retirado do local dos trabalhos.

XXIX

O contractante submetterá á commissão fiscal, á proporção que fôr recebendo os materiaes fluctuantes e mais objectos destinados ao serviço de saneamento, as respectivas facturas, acompanhadas das notas de frete, seguro e montagem, para a fixação dos respectivos custos.

Terminados os serviços de saneamento, o Governo Federal terá o direito de ficar com os objectos e material acima referidos, na sua totalidade ou em parte, sómente á sua escolha, devendo pagal-os com o abatimento de 50 % sobre os custos fixados, se ficar com a totalidade, ou com o abatimento de 34 % sobre os mesmos custos, se ficar apenas com os que lhe convier.

XXX

O contractante obriga-se a preferir nos trabalhos de saneamento, quer para a parte technica e administrativa, quer para a operaria, o pessoal nacional, e salvo os motivos acceitos pela commissão fiscal, não poderá empregar nos seus serviços menos de dous terços desse pessoal.

XXXI

Para iniciar os trabalhos de saneamento o contractante dará preferencia á execução dos serviços na bacia do rio Estrella e seus tributarios, podendo estabelecer o centro de suas operações no local que julgar mais conveniente.

XXXII

Serão considerados propriedade do Governo Federal os mineraes, fosseis e quaesquer objectos de valor scientifico, artistico ou intrinseco, que forem encontrados nas escavações ou dragagens.

XXXIII

Os canaes abertos nas barras dos rios principaes serão orientados, para a navegação, com boias, das quaes as primeiras illuminativas, sendo o contractante indemnizado do valor dessas boias.

XXXIV

O contractante fica obrigado a facilitar conducção e meios de fiscalização aos representantes do Governo, adquirindo para esse fim lanchas apropriadas.

XXXV

Os trabalhos deverão ser executados em um prazo maximo de cinco annos.

XXXVI

O contractante, si residir fóra do paiz, ou si organizar empreza ou companhia estrangeira, para cumprimento do contracto, obriga-se a ter no Brazil um representante com plenos e illimitados poderes para tratar e resolver definitivamente perante o administrativo ou judiciario nacionaes, quaesquer questões que com elles se suscitarem no paiz, podendo o dito representante ser demandado e receber citação inicial e outras em que por direito se exija citação pessoal.

XXXVII

O contracto ficará rescindido de pleno direito, perdendo o contractante a caução de que trata a clausula XLII, nos seguintes casos:

a) irregularidade e falta de andamento nos trabalhos, de que resulte interrupção por mais de dous mezes, ou demora notoriamente prejudicial nos trabalhos de saneamento por culpa ou negligencia do contractante;

b) transferencia do contracto;
c) infração da condição XXXIV;
d) fallencia do contractante;
e) inobservancia das clausulas do contracto, depois de ter sido imposta ao contractante por mais de uma vez a multa de 10:000$, de que trata a clausula XXXVIII.

XXXVIII

Pela inobservancia das condições do contracto, pela falta de cumprimento das ordens ou instrucções sobre o serviço, expedidas pela commissão fiscal que não contrariem as clausulas daquelle, ficará o contractante sujeito á multa de 500$ a 1:000$, applicavel pela commissão fiscal e de 1:000$ a 10:000$, pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, mediante proposta da referida commissão, tendo o contractante recurso contra aquella, para o mesmo ministro.

Si as multas não forem pagas dentro do prazo de 15 dias, contados da data da intimação para esse fim, será o valor dellas deduzido da caução ou de pagamentos devidos ao contractante.

XXXIX

Quaesquer questões que porventura se suscitem na execução do contracto e não sejam solvidas por arbitramento, segundo a fórma já estabelecida, serão decididas pelos tribunaes brazileiros e de accôrdo com a legislação brazileira.

XL

Os pagamentos se farão mensalmente, segundo a medição dos trabalhos feita pela commissão fiscal, em apolices de 5 %, papel, ou em dinheiro, ao cambio do dia do pagamento, podendo o Governo empregar para esse fim o producto da venda dos terrenos desapropriados para serem beneficiados.

XLI

De cada pagamento a fazer serão retirados 10 %, até attingir a quantia de 100:000$000.

Esse deposito de garantia será reembolsado pelo contractante um anno depois da terminação dos trabalhos.

XLII

Para garantia da execução do contracto, o contractante, antes da assignanatura deste, depositará no Thesouro Federal a quantia de 200:000$000.

O contractante poderá constituir a caução em titulos federaes ou garantidos pelo Governo Federal e collocal-os em Londres, nas mãos do delegado financeiro do Governo.

Neste caso elle perceberá os juros dos titulos e no caso da caução em dinheiro, não terá interesse algum a receber.

XLIII

As despezas supplementares ou extraordinarias com a passagem do material de dragagem pelas pontes das estradas de ferro serão tomadas em consideração pela commissão fiscal do Governo e remuneradas de accôrdo com o contractante.

XLIV

No caso de recusa do contractante a executar qualquer dos serviços a seu cargo, a commissão fiscal mandará fazel-o administrativamente por conta do contractante, obrigando-se este a fornecer o pessoal operario e o material necessario.

XLV

Os pagamentos dos serviços de dragagem, desobstrucções, limpeza e outros trabalhos de saneamento serão feitos de conformidade, com a respectiva tabella de especificações de obras e preços de unidade:

1°, dragagem das barras dos rios principaes — m^3: 10 dinheiros;
2°, dragagem dos principaes rios e suas rectificações m^3: 14 1/2 dinheiros;
3°, dragagem dos antigos canaes existentes — m^3: 16 dinheiros;
4°, abertura de novos canaes — m^3: 16 dinheiros;
5°, aterros — m^3: 13 dinheiros;
6°, desobstrucção e limpeza dos rios e canaes — m^1: 14 1/2 dinheiros;
7°, roçadas em capoeirão de machado — m^2: 1 1/2 dinheiro;
8°, destocamento do terreno para a rectificação dos rios e abertura de canaes — m^2: 4 dinheiros;
9°, transporte nos saveiros dos productos das dragagens para o local determinado no littoral á beira-mar por 100 metros lineares — m^3; 1 dinheiro;
10, estabelecimento de faxinas e estacadas de madeira para a fixação dos productos das escavações, no littoral á beira-mar — m^3: 10 shillings;
11, enrocamento de pedras jogadas para protecção e consolidação das faxinas e estacadas, no littoral á beira-mar — m^3: 15 shillings;
12, estacada de madeira nas rectificações dos rios e canaes — m^1: 3 shillings e 9 dinheiros.

Outros trabalhos não especificados na tabella acima serão pagos, precedendo prévio accôrdo entre o contractante e a commissão fiscal.

XLVI

Os serviços executados em cada bacia serão recebidos á proporção que cada um fôr ficando terminado, devendo, porém, o contractante fazer a conservação dos mesmos, até que cada bacia fique prompta, a juizo da commissão fiscal.

Terminados os trabalhos de uma bacia, cessa para esta a conservação por parte do contractante.

XLVII

A medição ou cubação do material dragado será feita nos batelões de transporte ao largarem a draga e sem deducção alguma no volume do mesmo material.

As medições nos casos de emprego das dragas de sucção serão feitas pelos perfis do alveo do rio e pelo rendimento das dragas, servindo de comparação.

No caso das faxinas, a medição será feita antes das mesmas serem collocadas na agua.

No caso do enrocamento, o volume será medido pela arqueação das embarcações.

As medições dos trabalhos serão feitas em duplicata, rubricadas pelos representantes do contractante e da commissão fiscal.

Rio de Janeiro, 27 de outubro de 1910.— *Francisco Sá.*

DECRETO N. 8.372 — de 11 de novembro de 1910

Approva o projecto e orçamento para a construcção da ponte sobre o rio Potengy, no Rio Grande do Norte.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu o empreiteiro e arrendatario da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados o projecto e orçamento na importancia total de 2.474:939$, apresentados pelo engenheiro João Proença, empreiteiro e arrendatario da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, para a construcção da ponte metallica sobre o rio Potengy, ligando a cidade do Natal ao actual ponto inicial da mesma estrada; devendo ser adoptados os passadiços para transeuntes pedestres.

Rio de Janeiro, 11 de novembro de 1910, 89° da Independencia, 22° e da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá.

DECRETO N. 8.486 — de 28 de dezembro de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 1:590$466, para liquidação de despezas do corrente anno com os estudos de desobstrucção do rio Paracatú.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização que lhe confere o n. VII, lettra *g*, do art. 18 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 1:590$466, para liquidação de despezas do corrente anno com os estudos de desobstrucção do rio Paracatú, da barra de S. Francisco ao porto de Burity.

Rio de Janeiro, 28 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.
J. J. Seabra.

PORTARIA — de 14 de novembro de 1910

Approva as alterações feitas na tabella do pessoal technico e auxiliar e nos vencimentos da commissão fiscal dos trabalhos de seneamento da baixada do Rio de Janeiro.

O ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publica, em nome do Presidente da Republica:

Resolve approvar as alterações feitas na tabella do pessoal technico e auxiliar e seus vencimentos, da commissão fiscal, que se regulará pelas instrucções assignadas pelo director geral das Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado, para os trabalhos do seneamento da baixada da littoral da bahia do Rio de Janeiro, em 26 de fevereiro de 1910.

Rio de Janeiro, 14 de novembro de 1910. — *Francisco Sá.*

Tabella do pessoal e seus vencimentos, a que se refere a portaria desta data:

1 engenheiro chefe	2:000$000
1 engenheiro chefe de secção	1:500$000
2 engenheiros ajudantes	800$000
Auxiliares technicos	600$000
1 desenhista	600$000
1 escripturario	350$000

O pessoal technico terá uma diaria de 5$ a 20$ para as despezas de compra. Os serventes e operarios terão o salario de 3$ a 10$. As nomeações dos auxiliares technicos e escripturario serão feitas pelo engenheiro chefe.

Rio de Janeiro, 14 de novembro de 1910.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 341 — de 23 de julho de 1910

Concede a permissão pedida pela Rio de Janeiro Tramway Light and Power Comp. Ltd., para cruzar com suas linhas os trilhos da Estrada de Ferro Rio do Ouro, mediante certas condições.

Ao director geral da Repartição de Aguas, Esgotos e Obras Publicas— Attendendo ao requerimento da The Rio de Janeiro Tramway Ligth and Power Company, Limited, e de accôrdo com a informação constante do vosso officio n. 138, de 9 do corrente mez, declaro-vos para os fins convenientes, que fica concedida a permissão solicitada pela referida companhia para cruzar com suas linhas de carris os trilhos da Estrada de Ferro Rio do Ouro, na praia do Retiro Saudoso, em ponto fronteiro ao predio n. 22 dessa praia, comtanto que a companhia assigne previamente um termo com essa repartição sujeitando-se ao onus das despezas a fazer com o cruzamento a obrigando-se a manter um guarda no mesmo ponto para o serviço de signaes. — *Francisco Sá.*

AVISO N. 348 — de 25 de julho de 1910

Approva a despeza com a execução de obras no horto botanico da Quinta da Bôa Vista.

Ao encarregado das obras de reconstrucção do parque da Quinta da Bôa Vista— Em resposta aos vossos officios ns. 91 e 96 de 13 e 28 de julho ultimo, declaro-vos que fica approvada a despeza com a execução das obras do horto botanico, por conta do novo credito a abrir-se, até a importancia de 30:800$; distribuida pelos seguintes serviços, por interessarem os demais alı precisos á administração do Museu Nacional, a saber :

Cerca de arame em todo o perimetro . . .	11:000$000
Valas empedradas para o escoamento de aguas	10:000$000
Apparelhos sanitarios	4:000$000
Canalizações de aguas e esgoto	3:000$000
Eventuaes	2:800$000
	30:800$000

Francisco Sá.

AVISO N. 358 — de 29 de julho de 1910

Autoriza a Rio de Janeiro City Improvements Co. Ltd. a empregar motores a gaz ou a electricidade nas suas installações, em substituição ás antigas machinas a vapor existentes.

Ao director geral da Repartição de Aguas, Esgotos e Obras Publicas — Attendendo ao que requereu The Rio de Janeiro City improvements Company, Limited, e de accôrdo com o vosso officio n. 126, de 6 do corrente mez, declaro-vos, para os fins convenientes, que fica a mesma companhia autorizada a empregar motores a gaz ou a electricidade nas suas installações, em substituição ás antigas machinas a vapor existentes; não podendo, porém, tal melhoramento ser incluido entre aquelles que cumpre á companhia effectuar por exigencia da clausula 13ª do termo de revisão de 30 de dezembro de 1899.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 376 — de 8 de agosto de 1910

Autoriza o accôrdo para o fornecimento de uma fonte monumental destinada ao jardim da lagoa Rodrigo de Freitas.

Ao director geral da Repartição de Aguas, Esgoto e Obras Publicas— Acceitando a proposta apresentada a este ministerio pela firma Henry Rogers Sons & Comp., desta praça, para o fornecimento de uma fonte monumental com destino ao jardim da lagoa Rodrigo de Freitas; autorizo-vos a celebrar accôrdo com aquella firma para o alludido fornecimento, conforme o documento junto e nos termos do meu despacho proferido sobre a mesma proposta.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 392 — de 20 de agosto de 1910

Autoriza a entrega do proprio nacional sito á rua Chefe de Divisão Salgado ao Ministerio da Fazenda.

Ao director geral da Repartição de Aguas, Esgotos e Obras Publicas. — A' vista do que informastes por officio n. 183, de 30 de julho ultimo, autorizo-vos a fazer entrega ao Ministerio da Fazenda do proprio nacional sito á rua Chefe de Divisão Salgado, visto não ter mais utilidade á repartição a vosso cargo.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 394 — de 20 de agosto de 1910

Remette ao Ministerio da Justiça o orçamento, organizado pela Repartição de Aguas, Esgotos e Obras Publicas, dos reparos nos tubos da rede de distribuição d'agua ao Hospicio Nacional de Alienados e respectivo reservatorio, no morro da Piassava.

Ao Ministro da Justiça e Negocios Interiores.— Sr. Ministro da Justiça e Negocios Interiores— Satisfazendo o pedido no aviso de V. Ex. sob o n. 3.067, de 24 de junho ultimo, tenho a honra de passar ás mãos de V. Ex. o incluso or-

çamento, organizado pela Repartição de Aguas, Esgotos e Obras Publicas, da despeza necessaria, reparos de que carecem os tubos da rede de distribuição de agua ao Hospicio Nacional de Alienados e respectivo reservatorio no morro da Piassava, calculada a referida despeza na importancia de 89:178$288, que, caso convenha, V. Ex. se dignará providenciar para que seja posta no Thesouro Nacional, para ser levantada por aquella repartição, após a prestação das respectivas contas.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de estima e distincta consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 398 — de 23 de agosto de 1910

Declara approvadas as bases regulamentares do accôrdo a celebrar-se entre a Repartição de Aguas, Esgotos e Obras Publicas e a Rio de Janeiro City Improvements Co. Ltd, para a recepção, nas suas galerias, de aguas fecaes e industriaes de diversas procedencias.

Ao director geral da Repartição de Aguas, Esgotos e Obras Publicas — Attendendo ao que expuzestes em officio n. 219, de 11 do corrente mez, declaro-vos, em resposta, que ficam approvadas as condições regulamentares contidas no mesmo officio, do accôrdo que tem de ser celebrado entre essa repartição e a Rio de Janeiro City improvements Company, Limited, para a recepção, nas suas galerias de esgoto, de aguas fecaes e industriaes que damnificam os rios que atravessam esta cidade, a lagoa Rodrigo de Freitas e alguns pontos do littoral da bahia; devendo ser nesse sentido lavrado ahi um termo explicativo dos contractos em vigor entre o Geverno e a referida companhia, de conformidade com o disposto nas clausulas 28ª do contracto de 1857 e 24ª do de 1875.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 411 — de 29 de agosto de 1910

Autoriza a entrega ao Ministerio da Fazenda de um terreno sito á rua da Lagoinha, em Santa Thereza.

Ao director geral da Repartição de Aguas, Esgotos e Obras Publicas — Autorizo-vos a entregar ao Ministerio da Fazenda, conforme a este solicitou por aviso n. 180, de 9 de julho ultimo, a área restante do terreno sito á rua da Lagoinha, em Santa Thereza, reservada a faixa de 7m,50 de largura ao longo da aqueducto da Carioca, do lado opposto ao da rua, por ser indispensavel ao serviço de conservação, conforme informastes por officio n. 13, de 9 do corrente mez.—*Francisco Sá.*

AVISO N. 23 — de 4 de novembro de 1910

Providencia sobre compra de predios da Quinta da Boa-Vista, destinados á demolição.

Ao Ministro da Fazenda — Para o fim de serem lavradas na Procuradoria Geral da Fazenda Publica as respectivas escripturas da compra pela União, tenho a honra de enviar a V. Ex. os termos de accôrdo e mais papeis referentes á desapropriação dos predios da Quinta da Boa-Vista, a cuja demolição se tem de proceder para dar logar ás obras de embellezamento que, por autorização deste Ministerio, o Dr. Julio Furtado alli está executando. Aproveito o ensejo para renovar a V. Ex. os protestos de minha estima e mui distincta consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 537 — de 11 de novembro de 1910

Fixa a intelligencia da clausula 13ª do termo de revisão dos contractos da Rio de Janeiro City Improvements Co. Ltd. e autoriza a firmar com essa companhia o respectivo termo de accordo.

Ao director geral da Repartição de Aguas, Esgotos e Obras Publicas — Attendendo ao que requereu a Rio de Janeiro City Improvements Company, Limited, com relação á intelligencia da clausula 13ª do termo de revisão dos seus contractos de 30 dezembro de 1899, declaro-vos, para os fins convenientes, que, de accôrdo com o que expuzestes nos officios ns. 319 e 439, de 8 de agosto e 17 de setembro do corrente anno, deverão ser levadas á conta de £ 10.000, annualmente, de que trata aquella clausula, as despezas correspondentes aos seguintes trabalhos :

1º, os aperfeiçoamentos ou melhoramentos, propriamente ditos, no material ou nos dispositivos a empregar ;

2º, os accrescimos de secções ou galerias que não fizerem parte da revisão ;

3º, novos dispositivos de ventilação ;

4º, melhoramento no systema de travamento ;

5º, melhoramento nas casas de machinas actuaes ;

6º, modificações no traçado da rede, quer em planta, quer em perfil, que venham satisfazer as auto-lavagens e ao saneamento das galerias, etc. ;

7º, o prolongamento dos ramaes de esgoto existentes para ruas além dos limites dos districtos contractuaes.

E havendo já declarado a referida companhia, por officio que vos dirigiu a 27 de setembro ultimo, acceitar a interpretação aqui estabelecida para a supracitada clausula 13ª, ficaes autorizado a firmar com ella, nesse sentido, o necessario termo de accôrdo.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 40 — de 14 de novembro de 1910

Declara á Repartição de Aguas e Esgotos que lhe cabe recorrer ao auxilio policial, quando for insufficiente o pessoal, para impedir depredações a que se refere o officio a que responde.

Ao director da Repartição de Aguas, Esgotos e Obras Publicas— Declaro-vos, em solução ao vosso officio n. 432, de 29 de outubro passado, que cabe a essa repartição recorrer ao auxilio policial, quando fôr insufficiente o pessoal, para impedir as depredações a que fazeis referencia.

Reitero-vos os protestos da minha distincta consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 542 — de 14 de novembro de 1910

Releva, por varios fundamentos, a multa de 4:000$ imposta á The Rio de Janeiro City Improvements Co. Ltd. e dá outras providencias.

Ao director geral de Aguas, Esgotos e Obras Publicas — Tendo em vista o que informastes por officio n. 53 G, de 15 do mez proximo findo, acerca da multa de 4:000$, imposta á The Rio de Janeiro City Improvements Company, Limited, em abril do corrente anno, pelo engenheiro chefe da extincta repartição fiscal do Governo junto áquella companhia, declaro-vos que fica relevada aquella

multa pelos fundamentos de não ter sido observada a regra estabelecida no aviso n. 14, de 22 de abril de 1880, e no regulamento de 12 de março de 1870 e de não ter sido dada solução á duvida suscitada pela companhia sobre a dependencia do projecto de revisão do 2° districto dos estudos a fazer para o novo lançamento dos esgotos.

Para que, entretanto, esse silencio não seja de novo invocado como justificação de demora no cumprimento de obrigações contractuaes e porque não proceda a objecção feita pela companhia, cumpre que á mesma companhia fixeis novo prazo para apresentar o projecto de revisão do 2° districto, nas duas hypotheses de ser o ponto de reunião dos canos de descarga na estação do Mangue ou na estação da Gambôa, afim de que o Governo adopte a solução que melhor convenha ao futuro plano de lançamento.

Deverá ser iniciada desde já a execução das obras de revisão na parte situada entre o morro do Livramento e as Obras do Porto.— *Francisco Sá.*

Correios

DECRETO (LEGISLATIVO) N. 2.269 — de 13 de outubro de 1910

Autoriza o Presidente da Republica a conceder a Manoel Baptista Esteves de Souza, carteiro de 2ª classe dos correios de Pernambuco, um anno de licença, com ordenado, para tratar de sua saude onde lhe convier.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancciono a seguinte resolução:

Art. 1°. Fica o Presidente da Republica autorizado a conceder a Manoel Baptista Esteves de Souza, carteiro de 2ª classe dos correios de Pernambuco, um anno de licença, com ordenado, para tratar de sua saude onde lhe convier.

Art. 2°. Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 13 de outubro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO (LEGISLATIVO) N. 2.303 — de 21 de dezembro de 1910

Autoriza o Presidente da Republica a conceder a Viriato Joaquim das Chagas Lemos um anno de licença, com ordenado, em prorogação daquella em cujo gozo se acha.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancciono a seguinte resolução:

Artigo unico. Fica o Presidente da Republica autorizado a conceder um anno de licença, com ordenado, em prorogação daquella em cujo gozo se acha, ao administrador dos correios do Maranhão, Viriato Joaquim das Chagas Lemos; revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 21 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

DECRETO (LEGISLATIVO) N. 2.304 — de 21 de dezembro de 1910

Autoriza o Presidente da Republica a abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 470:000$, supplementar á verba 2ª do art. 17 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancciono a resolução seguinte:

Artigo unico. Fica o Presidente da Republica autorizado a abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 470:000$, supplementar á verba 2ª, do art. 17 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, sendo: 100:000$ para illuminação, aluguel e conservação de casas para repartições postaes; 50:000$ para acquisição, conservação e reparação de moveis; 70:000$ para agentes, ajudantes e thesoureiros; 60:000$ para conducção de malas; 50:000$ para gratificação aos empregados dos correios ambulantes e 140:000$ para gratificação addicional aos funccionarios postaes; revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 21 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

DECRETO N. 8.449 — de 21 de dezembro de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 470:000$, supplementar á verba 2ª do art. 17 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização que lhe confere o decreto legislativo n. 2.304, desta data, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 470:000$, supplementar á verba 2ª do art. 17 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, sendo: 100:000$, para illuminação, aluguel e conservação de casas para repartições postaes; 50:000$, para acquisição, conservação e reparação de moveis; 70:000$, para agentes, ajudantes e thesoureiros; 60:000$, para conducção de malas; 50:000$, para gratificação aos empregados dos correios ambulantes e 140:000$, para gratificação addicional aos funccionarios postaes.

Rio de Janeiro, 21 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

DECRETO N. 8.470 — de 28 de dezembro de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 14:000$, para pagamento do projecto do novo edificio destinado á Repartição Geral dos Correios, a construir-se no logar do antigo « Mercado da Candelaria ».

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização que lhe confere o art. 18, n. XXVIII, da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 14:000$, para occorrer ao pagamento do projecto do novo edificio destinado á Repartição Geral dos Correios, a construir-se no logar do antigo « Mercado da Candelaria ».

Rio de Janeiro, 28 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

MENSAGEM — de 7 de dezembro de 1910

Srs. membros do Congresso Nacional — Tenho a honra de submetter á vossa consideração a inclusa exposição em que o Ministro da Viação e Obras Publicas solicita a concessão do credito na importancia de 15:000$, ouro, para occorrer ás despezas com a representação do Governo do Brazil no Congresso Postal Continental, a realizar-se em Montevidéo no dia 6 de janeiro do anno vindouro.

Rio de Janeiro, 7 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Sr. Presidente da Republica — O Governo da Republica Oriental do Uruguay convidou o do Brazil para fazer-se representar no Congresso Postal Continental, a realizar-se em Montevidéo em 6 de janeiro do anno vindouro.

Tendo em vista as vantagens das medidas que possam ser adoptadas no referido congresso, tendentes a harmonizar os serviços dos correios sul-americanos entre si, a remover difficuldades existentes, que embaraçam as suas relações e o seu desenvolvimento, e tambem no que concerne á creação dos serviços de valores declarados, encommendas postaes, emissão de valles, etc., resolveu o Governo acceitar o convite, já tendo feito remetter aos Correios da Republica do Uruguay as proposições que devem ser apresentadas a estudo no referido Congresso.

Acontecendo, porém, que o Governo não dispõe de recursos orçamentarios para occorrer ás despezas de representação, torna-se necessario, Sr. Presidente, que solliciteis do Congresso Nacional o credito, na importancia de 15:000$, ouro, para attender ás respectivas despezas.

Rio de Janeiro, 7 de dezembro de 1910.— *J. J. Seabra.*

Sr. 1° Secretario da Camara dos Deputados — Tenho a honra de passar ás vossas mãos, para os devidos effeitos, a inclusa mensagem em que o Sr. Presidente da Republica solicita do Congresso Nacional a concessão do credito na importancia de 15:000$, ouro, para occorrer ás despezas com a representação do Governo do Brazil no Congresso Postal Continental, a realizar-se em Montevidéo no dia 6 de janeiro proximo vindouro.

Saude e fraternidade. — *J. J. Seabra.*

AVISO N. 238 — de 10 de agosto de 1910

Declara que a expressão « empregados do quadro » adoptada no regulamento approvado pelo decreto n. 7.653, de 11 de novembro de 1909, comprehende os administradores de correio que o eram na data em que foi expedido aquelle regulamento.

Ao director geral dos Correios — Para evitar duvidas sobre a exacta applicação da palavra — Empregados do quadro — adoptada em diversas disposições do regulamento approvado pelo decreto n. 7.653, de 11 de novembro de 1909, declaro-vos que nella estão comprehendidos os administradores de correio que o eram na data em que foi expedido aquelle regulamento, e aos quaes não podia ser pensamento deste vedar o direito a remoções e nomeações para outros cargos francos aos outros empregados de inferior categoria, desde que estejam esses cargos reservados aos accessos.

Reitero os protestos da minha mui distincta consideração. — *Francisco Sá.*

AVISO N. 36 — de 26 de outubro de 1910

Declara que as relações particulares entre funccionarios e prestamistas não podem ser objecto de uma certidão de repartição publica, nem esta tem valor de titulo de obrigação.

Ao director geral dos Correios — Em solução ao officio n. 2.218, de 28 de julho ultimo, em que consultaes si as certidões passadas por essa directoria aos prestamistas para rehaverem os seus dinheiros em virtude do accordão n. 1.389, de 30 de novembro de 1907, podem ser acceitas em substituição dos titulos de obrigações a que se refere a alinea *b* do aviso circular deste Ministerio, sob n. 1, de 13 de janeiro de 1909, declaro-vos, para os devidos fins, que as relações particulares entre os funccionarios e prestamistas não podem ser objecto de uma certidão de repartição publica, nem esta tem valor de titulo de obrigação, documento essencial, nos termos do alludido aviso. — *Francisco Sá.*

AVISO N. 33 — de 10 de novembro de 1910

Requisita da Camara Municipal de Nictheroy um terreno para a construcção do edificio da Administração dos Correios do Estado do Rio de Janeiro.

Ao presidente da Camara Municipal de Nitheroy — Necessitando este Ministerio de terrreno apropriado á construcção de um edificio para a Administração dos Correios no Estado do Rio de Janeiro, em Nitheroy, requisito dessa Camara Municipal a cessão ao Governo Federal de um terreno de propriedade do municipio, situado no largo da Memoria, nessa cidade, para que seja levada a termo a construcção daquelle edificio.

Reitero-vos os protestos de minha elevada consideração. — *Francisco Sá.*

AVISO N. 56 — de 12 de novembro de 1910

Communica que, de accôrdo com a reclamação feita pelo governo do Estado de Minas, foram restabelecidas as providencias de não dar o Correio franquia a pedras preciosas sem que seus donos ou remettentes se mostrem quites para com o Estado pelo pagamento do imposto respectivo á Collectoria local.

Ao secretario das Finanças do Estado de Minas Geraes — Em solução ao vosso officio n. 1.185, de 31 de agosto ultimo, sobre a remessa de pedras preciosas pelo Correio, sem que sejam pagos os respectivos impostos mineiros, tenho a honra de communicar a V. Ex. que, attendendo aos fundamentos da reclamação contida no referido officio, já foi declarado á directoria Geral dos Correios que o imposto creado pelos Estados sobre a exportação de seus productos é exercicio de uma competencia que a Constituição lhes attribuiu, e não podia e nem foi embaraçado pelo regulamento daquella repartição e que, portanto, o art. 86 do regulamento dos Correios declarando vedada a tributação do transito postal, não impede que o Correio se récuse a auxiliar o contrabando, conduzindo objectos obrigados a impostos.

Assim, de accôrdo com a reclamação feita pelo governo desse Estado, foram restabelecidas as providencias de não dar o Correio franquia a pedras preciosas sem que os seus donos ou remettentes se mostrem quites para com o Estado pelo pagamento do imposto respectivo á Collectoria local.

Sirvo-me do ensejo para reiterar a V. Ex. os protestos de minha alta estima e mui distincta consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 57 — de 12 de novembro de 1910

Manda restabelecer as providencias de não dar o Correio franquia a pedras preciosas, sem que os seus donos ou remettentes se mostrem quites para com o Estado pelo pagamento do imposto respectivo á Collectoria local.

Ao director geral dos Correios — A' vista do que informastes em officios ns. 151 e 152, de 4 do corrente, relativamente á reclamação do governo do Estado de Minas Geraes sobre a remessa de pedras preciosas pelo Correio, sem que sejam pagos os impostos devidos, declaro-vos, para os fins convenientes, que o imposto creado pelos Estados sobre a exportação de seus productos é exercicio de uma competencia que a Constituição lhes attribuio e não podia e nem foi embaraçado pelo regulamento da repartição a vosso cargo.

O art. 86 do regulamento dessa repartição declarando vedada a tributação do transito postal não impede que o Correio se recuse a auxiliar o contrabando, conduzindo objectos obrigados a impostos.

Assim, de accôrdo com a reclamação feita pelo governo do Estado de Minas Geraes restabeleçam-se as providencias de não dar o Correio franquia a pedras preciosas sem que os seus donos ou remettentes se mostrem quites para com o Estado pelo pagamento do imposto respectivo á Collectoria local.

Reitero os protestos de minha distincta consideração.— *Francisco Sá.*

Instrucções — para o serviço postal de valores declarados

DIRECTORIA GERAL DOS CORREIOS

O serviço de valores declarados com os paizes signatarios do Accôrdo firmado em Roma aos 26 de maio de 1906, será executado nos termos do dito accôrdo e do respectivo regulamento de execução e reger-se-ha pelas seguintes

INSTRUCÇÕES

CAPITULO I

CONDIÇÕES E FORMALIDADES DO RECEBIMENTO E REGISTRO — TAXAS

Valor maximo

Art. 1°. Nas repartições devidamente autorizadas serão acceitas com destino aos paizes contractantes cartas e caixas com valor declarado até ao maximo de 10.000 francos em cada objecto, excepto para aquelles paizes em que o maximo é de menor importancia conforme consta do quadro B.

Paragrapho unico. E' prohibida qualquer declaração fraudulenta de augmento do valor realmente incluido em uma carta ou caixa, sob pena de perda do direito de indemnização, sem prejuizo do processo judicial a que estiver sujeito o remettente.

Limite de peso

Art. 2°. Não ha limite para o peso de cada carta, mas o de cada caixa não pode exceder de um kilogramma.

Indicação no endereço

Paragrapho unico. O peso exacto da carta ou caixa, expresso em grammas deve ser mencionado no angulo esquerdo superior do endereço.

Acondicionamento — Cartas

Art. 3°. As cartas devem ser incluidas em sobrecartas ou envoltorios de papel resistente de uma só côr, sem transparencia, nem margens coloridas. Devem ser fechadas pelo remettente com sinete particular impresso em tantas placas de lacre fino quantas bastem para unir todas as dobras, de sorte que não se possa devassar o conteúdo sem damnificar exterior e visivelmente o envoltorio.

Caixas

As caixas devem ser bastante resistentes, de madeira ou metal, não excedendo a 30 centimetros de comprimento, 10 de largura e 10 de altura, devendo as paredes das de madeira ter uma espessura minima de oito milimetros. A face superior e a inferior devem ser cobertas com papel branco, afim de receberem o endereço do destinatario, declaração do valor e do peso e impressão dos carimbos postaes.

As caixas serão amarradas em cruz com barbante forte, sem nós nem emendas e cujas pontas devem ser reunidas sob uma placa de lacre fino com sinete particular. O mesmo sinete será applicado sobre o barbante nas quatro faces.

Paragrapho unico. Não serão admittidos os sinetes vulgares resultantes da combinação de linhas, nem a impressão de moedas.

Sobrescripto do objecto. — Endereços não permittidos

Art. 4°. O sobrescripto deve ser feito pelo remettente, á tinta, de accôrdo com os modelos affixados na repartição, não sendo acceitos os endereços a lapis ou sob iniciaes, assim como os injuriosos ou indecentes. São obrigatorias as seguintes indicações :

a) declaração do valor em francos e centimos, por extenso e em algarismos sem rasuras nem entrelinhas, mesmo resalvadas, ou qualquer vicio que possa offerecer duvidas futuras;
b) nome do destinatario;
c) residencia do destinatario (rua e numero);
d) localidade e paiz do destino.
Além destas declarações poderá o remettente com indicação do empregado mencionar, o nome do paquete e a via de transporte.

O que pode ser incluido—Nas cartas

Art. 5°. Podem ser incluidos nas cartas quaesquer titulos de valor, nominaes ou ao portador nacionaes ou estrangeiros, como sejam notas do banco ou do Thesouro papel-moeda, acções, apolices, lettras etc. sellos ou estampilhas servidas ou não e documentos de importancia para o remettente.

Nas caixas

As caixas podem conter artigos de ouro e prata, pedrarias, joias e outros objectos preciosos ou representativos de valor para o remettente.

Prohibição

Art. 6°. E' prohibido incluir:

§ 1°. Nas cartas:

a) especies amoedadas (moedas ou medalhas):

b) objectos sujeitos a direitos aduaneiros, com excepção dos valores em papel;
c) artigos de ouro e de prata, joias, pedrarias e outros objectos preciosos;
d) artefactos ou desenhos obscenos.

Nas caixas

§ 2°. Nas caixas é prohibido igualmente incluir:
a) cartas ou notas com caracter de correspondencia;
b) moedas em circulação;
c) bilhetes de banco ou quaesquer valores ao portador;
d) titulos e objectos pertencentes á categoria de manuscriptos;
e) objectos pornographicos ou obscenos.

Apresentação a registro

Art. 7°. Apresentado a registro um objecto e verificado que elle preenche todas as condições prescriptas nos artigos anteriores, o empregado incumbido desse serviço entregará ao remettente a formula 278, si se tratar de carta, ou 279 e 280, si for caixa, afim de que elle as preencha á tinta, por extenso, sem razuras ou entrelinhas, ainda que resalvadas, ou qualquer outro vicio de que possa resultar duvida futura.

Declarações da requisição

Art. 8°. O remettente fará na requisição, além das declarações de que trata o art. 4°, lettras *a*, *b*, *c* e *d*, a descripção clara e minuciosa do conteúdo do objecto e a menção do seu nome e residencia e assignará a formula.

A descripção do conteúdo é obrigatoria para as caixas e facultativa para as cartas.

Paragrapho unico. Cada caixa será acompanhada de tantas vias de declarações para a Alfandega quantas forem exigidas. Ao remettente compete preencher os modelos respectivos; datal-os, assignal-os e imprimir sobre lacre o mesmo sinete que tiver applicado no objecto.

Prohibição aos empregados

Art. 9°. Aos empregados é vedado fazer as declarações que competem aos remettentes, assim como tomar parte no fechamento dos valores.

Conferencia da requisição com o objecto

Art. 10. Recebida a requisição, o empregado conferirá a parte preenchida pelo remettente com as declarações do sobrescripto do objecto e completará a formula indicando:

a) numero de registro;
b) via de transmissão;
c) premio fixo de registro;
d) taxa de porte si for carta;
e) premio proporcional de seguro;
f) premio proporcional 75 centimos por 300 francos ou fracção;
g) taxa de transporte, si for caixa;
h) aviso de recebimento, si for pedido;
i) importancia em francos;
j) total pago em réis;
k) peso bruto depois de completamente fechado e lacrado o objecto;
l) peso liquido da caixa segundo a declaração do remettente na nota para a Alfandega;
m) carimbo A.R., si for pedido aviso;
n) declaração do valor á tinta carmim, si o remettente a tiver feito em réis.

Registro

Art. 11. O registro das cartas e caixas será feito em talão especial, numerado em serie annual. O numero de uma folha inutilizada será reproduzido na seguinte. (Mod. n. 281.)

Talão e certificado

Art. 12. Cumpridas todas as prescripções anteriores e pagas pelo remettente todas as taxas e premios, será preenchido pelo empregado o talão de registro de accôrdo com as indicações de requisição. No talão e no certificado será apposto o carimbo de data e o carimbo A.R., quando for caso.

Paragrapho unico. O remettente assignará o canhoto do talão e nelle imprimirá sobre lacre, o mesmo sinete que houver applicado no objecto.

Art. 13. No franqueamento será empregado o menor numero de sellos possivel e tanto estes como os rotulos, si houver, deverão ser collocados espaçadamente afim de que não possam occultar qualquer violação no envoltorio. Tambem não devem ser dobrados sobre as duas faces do envoltorio, encobrindo os bordos.

Prohibição de rotulos estranhos ao serviço

Paragrapho unico. E' prohibido appôr ás cartas outros rotulos que não sejam os relativos ao serviço postal.

Carimbo de data

Art. 14. Além dos carimbos sobre os sellos para obliteral-os, deverá ser applicado ao objecto com toda nitidez, do lado do endereço, o carimbo de data.

Declarações para a alfandega e A. R.

Art. 15. Os modelos 280 e o aviso de recebimento modelo 271, quando o remettente houver pago para obtel-o serão carimbados com os carimbos de data e de registro e atados ao fundo da caixa com barbante em cruz ou presos á propria atadura da caixa.

Formalidades da manipulação

Art. 16. A manipulação dos valores declarados será feita como a dos outros registrados, observadas sempre as formalidades do recibo e da inscripção em protocollo.

Horario

Art. 17. O recebimento dos valores a expedir será feito das 10 horas da manhã ás 3 da tarde, na Sub-directoria do Trafego, nas administrações, sub-administrações e agencias.

Taxas

Art. 18. As taxas cobradas pela expedição de valores (art. 5° do Acc. de Roma) são as seguintes:

Cartas

a) premio fixo de registro, 300 réis;
b) taxa de porte, 200 réis por 15 grammas ou fracção.
c) premio proporcional de seguro de 5 centimos por 300 francos ou fracção, tantas vezes quantos forem os paizes que tomarem parte no transporte territorial inclusive o de origem e o de destino e mais o premio de 10 centimos cobrados por 300 francos ou fracção para cada um dos paizes que tomar parte no transporte maritimo intermediario;
d) premio addicional de 75 centimos por 300 francos ou fracção.

Caixas

a) transporte territorial, 50 centimos para cada paiz que tomar parte inclusive o de origem e o de destino.
b) um franco para cada um paiz que tomar parte no transporte maritimo intermediario;
c) premio proporcional de seguros 5 centimos por 300 francos ou fracção, tantas vezes quantos forem os paizes interessados (de origem, de destino e intermediarios) e mais o premio de 10 centimos por 300 francos ou fracção para cada um dos paizes que tomar parte no transporte maritimo intermediario.
d) premio addicional de 75 centimos por 300 francos ou fracção.

Aviso de recebimento 150 réis cada um A. R.

Paragrapho unico. Essas taxas serão pagas em sellos pelos remettentes, de accôrdo com os equivalentes fixados na lei de receita:

5	centimos	$040
10	»	$080
50	»	$320
75	»	$480
1	franco	$640

CAPITULO II

EXPEDIÇÃO

Via e modo de transmissão dos valores

Art. 19 A transmissão dos objectos de valor declarado será sempre feita pela via mais directa que existir entre os correios de permuta.

Salvo accôrdo em contrario, a expedição para paizes não limitrophes do Brazil ou com os quaes não tivermos serviço maritimo directo, será feita a descoberto como garantia da responsabilidade dos correios intermediarios. (Reg. Acc. VII 2.)

Correios brazileiros de permuta

Art. 20. Os correios do Rio de Janeiro (Sub-directoria do Trafego), Bahia e Pernambuco, emquanto outros não forem designados, são os unicos que expedirão e receberão valores de e para o exterior, servindo de intermediarios aos outros correios brazileiros autorizados a executar o serviço de cartas e caixas pela forma adeante prescripta.

Repartições a que cadâ correio brazileiro permutante servirá de intermediario.

Art. 21. O correio do Rio de Janeiro (Sub-directoria do Trafego) será intermediario dos de Bello Horizonte, Campanha, Campos, Campinas, Corumbá, Curityba, Cuyabá Diamantina, Florianopolis, Goyaz, Joinville, Juiz de Fóra, Laguna, Nitheroy, Ouro Preto, Paranaguá, Pelotas, Petropolis, Porto Alegre, Ribeirão Preto, Rio Grande, Santos, S. Paulo, Uberaba, e Victoria; o da Bahia será intermediario de Aracajú e Minas do Rio de Contas; e o de Pernanbuco, dos de Belém do Pará, Fortaleza, Maceió, Manáos, Natal, Parahyba do Norte, Parnahyba, S. Luiz do Maranhão e Therezina.

Processo de expedição

Art. 22. A expedição das caixas e cartas com valor será feita pelo mesmo processo empregado para os registrados em geral, devendo cada objecto ser examinado minuciosamente.

Obrigações dos chefes de turma

Art. 23. Os chefes de turma de expedição nas repartições de permuta receberão protocollados os valores a expedir e depois de examinal-os exteriormente em confronto com as requisições e declarações (modelos n. 278 ou 279, 280) os entrogarão aos dos expedicionarios tambem em protocollo, cabendo então a estes o exame dos fechos.

Nas administrações, sub-administrações e agencias que não permutarem malas de valores com os correios da União Postal, os exames competem aos chefes de turma, officiaes encarregados do serviço e agentes.

Responsabilidade das expedições irregulares

Paragrapho unico. A responsabilidade de qualquer expedição irregular cabe inteira ao empregado que tiver feito o exame de verificação das requisições e declarações.

Correios que não permutam valores com o exterior

Art. 24. As repartições que executarem o serviço de cartas e caixas com valor, mas não estiverem autorizadas a expedil-as para o exterior, deverão encaminhar esses objectos acompanhados das respectivas requisções (modelos ns. 278 ou 279) e declarações (modelo n. 280), quando for caso, aos correios do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, do mesmo modo que os valores nacionaes.

Paragrapho unico. De modo identico, os correios do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco encaminharão as caixas e cartas procedentes do exterior com destino aos correios brazileiros não permutantes.

Devolução de valores registrados em desaccôrdo com estas instrucções

Art. 25. Recebida em qualquer correio permutantes brazileiro (Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco) alguma carta ou caixa cujo acondicionamento não obedeça ás prescripções do art. 3° ou de cujas requisições constem declarações não autorizadas (art. 4° e 8°) será esse objecto immediatamente devolvido ao correio de origem, acompanhado de boletim de verificação explicativo.

Restituição aos remettentes

§ 1°. Quando o objecto tiver sido registrado na propria repartição de permuta será convidado por escripto o remettente para recebel-o mediante apresentação do certificado e recibo passado no canhoto do talão do registro.

Restituição dos taxas

§ 2°. A despeza resultante da restituição das taxas pagas será indemnizada pelo empregado que tiver feito o registro.

Inutilização dos documentos

§ 3°. A requisição, o talão e o certificado dos objectos devolvidos serão inutilizados com dous traços de tinta carmim e a indicação: « inutilizado — artigo...».

O certificado será collado ao talão, sendo possivel.

Correios estrangeiros de permuta

Art. 26. A expedição dos objetos com valor declarado será feita em malas destinadas aos correios de Hamburgo *Contrôleur des services maritimes*, (França) Amsterdam, Londres, Lisboa e outras que forem posteriormente estabelecidas.

Paquetes

§ 1°. Essas malas serão encaminhadas: as de Hamburgo pelos vapores das companhias Nordeutsche Lloyd, Hamburg Sudamefikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft e Hamburg Amerika Linie; as da França (*Contróleur*) pelos vapores da Messageries Maritimes; as de Amsterdam pelos vapores do Lloyd Real Hollandez; as de Londres pelos vapores da Royal Mail Steam Packet Pacific Steamship Navigation; e as de Lisboa pelos vapores das companhias que fizerem escalas pelos portos do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco.

Malas de valores

§ 2°. Os correios de permuta brazileiros (Permanbuco, Bahia Rio de Janeiro organizarão apenas cinco malas de valores Allemanha, França (*Contróleur*)) Hollanda, Inglaterra e Portugal) e nellas expedirão a descoberto as cartas e caixas destinadas aos outros paizes, de accôrdo com as indicações do quadro B.

§ 3°. Os correios do norte do Brazil, inclusive Bahia e Pernambuco, deverão remetter as cartas e caixas com valor para a Sub-directoria do Trafego, que os encaminhará a descoberto na mala que expedir para Amsterdam, contendo exclusivamente objectos dessa especie.

§ 4°. As cartas e caixas com valor declarado destinadas aos correios da Italia deverão ser expedidas por intermedio do serviço francez.

Art. 27. A expedição das cartas e caixas para o exterior será feita em guias de remessa (modelo 282), numeradas seguidamente para cada correio de destino, começando no dia em que for iniciado o serviço e finalizando com a ultima expedição do anno.

Numeração das guias

Na primeira guia do anno será mencionado o numero da ultima guia do anno findo, com a seguinte nota: «Numéro de la derniére expédition».

§ 1°. Cada expedição constará de tantas guias C quantas forem necessarias numeradas seguidamente e tendo indicação «à suivre» até á ultima guia, que terá o total dos valores.

§ 2°. Das guias C, ficará sempre cópia authentica.

Preenchimento da guia C

Art. 28. O lançamento dos valores será feito com a maior clareza com todos os detalhes indicados na guia C (modelo 282), salvo quanto ás columnas 5, 6 e 7 que só serão preenchidas nos periodos estatisticos. (Accôrdo, art. XIV).

Expresso ou A. R.

Na columna 9 e no mesma linha em que estiver lançado o objecto a entre, gar por expresso ou com direito a aviso de recebimento deve ser feita, segundo o caso, a notação «Exprès» ou «*Ar* ***R***. ».

Assignatura das guias de remessa e responsabilidade

Art. 29. A expedição será sempre feita por dois empregados que assignarão a guia de remessa, observada exactamente as prescripções do art. VIII. do regulamento de execução do Accôrdo.

Paragrapho unico. O chefe de serviço visará as guias e assistirá á organização e fechamento dos maços ou saccos, assumindo solidariamente a responsabilidade com os expedicionarios.

Separação das cartas e caixas

Art, 30, Quando o movimento exigir ou fôr pedido por algum correio interessado, a expedição das cartas poderá ser feita separadamente da expedição das caixas.

Indicação da hora de entrega no protocollo

Art, 31. A hora de entrega dos saccos ou pacotes de valores á secção que tiver de incluil-os nas malas será indicada no protocollo.

Lançamento dos objectos a expedir

Art, 32. O lançamento dos objectos que constituirem cada expedição será feito no livro modelo 355, de accôrdo com os dizeres do talão de registro.
As columnas ns. P, Q e R, só serão preenchidas pelos correios do Río, Bahia e Pernambuco.

CAPITULO III

RECEBIMENTO E CONFERENCIA DOS PACOTES—IRREGULARIDADES DIVERSAS

Conferencia de malas contendo valores

Art. 33. Recebidas malas do exterior e observado o disposto nos artigos XXIV e XXV do regulamento da Convenção principal, os conferentes verificarão si constam da folha de aviso saccos ou maços de valores.
No caso affirmativo, os conferentes examinarão si os ditos saccos ou maços apresentam alguma irregularidade, quer no seu estado ou organisação exterior, quer em relação ás formalidades a que a transmissão está sujeita.

Irregularidades nos maços ou saccos de valores

Art. 34. Si algum maço ou sacco apresentar irregularidade exterior, serão convidados os empregados incumbidos da conferencia de valores, os quaes na presença dos conferentes da mala procederão de conformidade com o disposto no artigo IX do regulamento do Accôrdo.

Entrega dos maços ou saccos aos conferentes

Art. 35. Os maços ou saccos de valores encontrados nas malas em perfeito estado serão relacionados em protocollo com indicação da data e hora e entregues á secção incumbida de conferil-os.
Art. 36. Os conferentes dos maços ou saccos de valores procederão em tudo de accôrdo com o artigo IX do regulamento precitado, organizando boletins ou autos conforme o caso.

Rectificação nas folhas de aviso ou guias de remessa

Art. 37. Das irregularidades encontradas far-se-ha rectificação nas folhas de aviso ou nas guias de remessa, conforme o caso, juntando uma cópia do boletim.

Valores com indicios de violação ou outra irregularidade

Art. 38. Si no acto da conferencia fôr encontrado algum objecto com o envoltorio quebrado, dilacerado ou deslacrado, proceder-se-ha na conformidade do citado art. IX ns. 3 e 4, do seguinte modo:

a) pesar-se-ha o objecto, confrontando o seu peso com o indicado no sobrescripto;

b) envolver-se-ha o objecto em sobrecarta official ou novo envoltorio, conservando quanto possivel o envoltorio primitivo, applicando o sinete da repartição sobre o lacre e declarando no anverso do objecto «art. IX n. 4 reg. Acc.»;

c) depois de lacrado o objecto, será o novo peso indicado no sobrescripto á tinta carmim;

d) organizar-se-ha boletim de verificação em duplicata e auto descrevendo todas as irregularidades encontradas.

O boletim será encaminhado sob registro ao correio remettente pela primeira mala e o auto remettido á Sub-directoria do Expediente, para os fins do art. 42.

Falta de documentos

Art. 39. Quando em qualquer expedição faltar algum documento, os empregados conferentes deverão organizal-o em duplicata na formula adequada, escrevendo no alto á tinta carmim a palavra — *Subsidiaria* — e uma das vias, acompanhada do boletim de verificação, será enviada pela primeira mala á Administração do correio expedidor.

Paragrapho unico. Si o documento que faltar fôr a guia de remessa, além da guia subsidiaria, será lavrado um auto mencionando todos os objectos encontrados.

Documentos irregulares

Art. 40. Os documentos que contiverem irregularidades serão sempre rectificados, enviando-se sob registro, ao correio expedidor o necessario boletim.

Assignaturas dos boletins e autos

Art. 41. Todos os boletins e autos serão assignados pelos conferentes e avisados pelo chefe de secção ou agente.

Destino dos boletins e autos

Art. 42. Uma cópia do boletim ficará sempre annexa á guia de remessa e a outra, acompanhada de cópia do auto si houver, será remettida á Sub-directoria do Expediente que, depois de vertidas para a lingua franceza, as enviará á administração do correio de origem da mala.

Carimbação e entrega dos valores conferidos

Art. 43. Concluida a conferencia, serão as cartas e caixas carimbadas no verso com carimbo de data e lançadas em protocollo, com indicação da hora, para serem entregues aos empregados incumbidos da distribuição ou reexpedição desses valores.

Objectos destinados a correios não autorizados

Art. 44. As cartas e caixas destinadas a correios brazileiros não autorizados serão retidas, para se proceder de accôrdo com o art. 56.

Objectos com o carimbo T

Art. 45. Os objectos assignalados com o carimbo T serão separados dos outros e tratados na conformidade do art. 76.

Valores devolvidos por infracção de Accôrdo

Art. 46. Os valores procedentes do Brazil e devolvidos pelos correios da União por incursos no art. 6°, serão restituidos aos remettentes do modo estabelecido pelo art. 25.

Exame dos valores em transito e devolução dos que apresentarem irregularidades

Art. 47. As secções que receberem valores em transito, a descoberto para encaminharem aos correios da União Postal, deverão examinar minuciosamente si esses valores estão perfeitós, si satisfazem a todas as condições regulamentares e si são destinados a qualquer dos paizes ou colonias mencionados no quadro B. No caso contrario, serão os objectos devolvidos ao correio de origem, acompanhados de boletim de verificação, afim de serem restituidos aos remettentes com as formalidades prescriptas no art. 25.

Objectos com indicios de violação e outras irregularidades

Art. 48. Si os correios do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco receberem das repartições a que servem de intermediarios objectos violados, com indicios de violação, ou com qualquer outra irregularidade que impeça sua expedição, taes irregularidades serão comprovadas por meio de auto minucioso.

Paragrapho unico. Taes objectos, acompanhados de cópia authentica do auto e do boletim de verificação, serão devolvidos sob registro ao chefe da repartição expedidora que procederá immediatamente, nos termos do regulamento, contra o responsavel. A' Sub-directoria do Expediente será tambem enviada uma cópia do auto.

Falta de requisição

Art. 49. Recebido qualquer objecto sem a competente requisição, organizar-se-ha uma subsidiaria mencionando no total das despezas, a importância dos sellos adheridos ao objecto.

Um boletim de verificação será passado ao correio de origem para que remetta a requisição original ou uma cópia authentica do talão.

Art. 50. Os objectos com valor declarado recebidos da União Postal pelas repartições de permuta brazileiras, serão lançados no livro modelo 358 na mesma ordem da respectiva guia de remessas com os seguintes detalhes:

a) numero de ordem ;
b) data da entrada na repartição ;
c) nome do paquete ;

d) numero da guia ;
e) natureza do objecto (carta ou caixa);
f) numero de registro ;
g) correio expedidor da guia ;
h) logar de origem do objecto ;
i) valor declarado ;
k) nome do destinatario ;
l) residencia ou destino ;
o) data da expedição do aviso ao destinatario ;
p) data da entrega ;
q) data da devolução ;
r) direitos aduaneiros ;
s) observações.

Lançamento dos volumes nos correios distribuidores

Paragrapho unico. As repartições nacionaes quu fizerem o serviço de valores mas não permutarem malas com os correios da União, farão o lançamento no referido livro com exclusão dos detalhes mencionados sob letras *c d* e *g*.

Valores recebidos em repartições não permutantes. Destino das guias C

Art. 51. As repartições brazileiras que por qualquer circumstancia receberem malas de valores do exterior farão todos os documentos indicados no art. 50 e remetterão sem demora as guias de remessa *C* ás contadorias das administrações de que dependerem.

CAPITULO IV

ENTREGA

Dias e horas de entrega dos valores

Art. 52. A entrega dos valores declarados terá logar nas sédes das repartições autorizadas, todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lançamentos dos valores recebidos para entrega

Art. 53. Os valores recebidos da secção de conferencia serão lançados no livro modelo 359 com os esclarecimentos indicados e terão baixa á proporção que forem entregues ou tiverem outro destino.

Relação dos valores entregues diariamente

Art. 54. Terminada a entrega dos valores diariamente, será preenchida uma nota modelo 360, dos objectos entregues, a qual juntamente com os avisos de chegada será enviada.em protocollo ao empregado incumbido de escripturar o livro modelo 358 para dar baixa nos ditos valores.

Aviso de chegada aos destinatarios

Art. 55. Aos destinatarios será expedido aviso modelo 361 da chegada dos valores.

Paragrapho unico. Si o objecto não for retirado dentro de 15 dias, será expedida, sob registro, segunda via do aviso e si a retirada não se effectuar dentro de 30 dias, será o dito objecto considerado refugo e devolvido ao correio de origem.

Mudança para outro Estado

Art. 56. Si o destinatario houver mudado sua residencia para outro ponto do mesmo Estado, ser-lhe-ha expedido sob registro o aviso (modelo 361) acompanhado do modelo 293.

Paragrapho unico. Si a mudança tiver sido para outro Estado o valor será encaminhado á respectiva administração postal.

Recibo do destinatario

Art. 57. O destinatario passará recibo no verso do modelo 361 e no aviso de recebimento (modelo 271).

Formalidades na abertura das caixas

Art. 58. As caixas contendo valores só poderão ser abertas na presença do destinatario e do encarregado da fiscalização aduaneira e á vista do empregado postal.

Calculo dos direitos aduaneiros

Art. 59. Verificado o accôrdo entre as declarações *B* (modelo 280) e o conteudo da caixa, o empregado aduaneiro calculará nesse modelo os direitos devidos e os cobrará do destinatario.

Formalidades na entrega dos objectos

Art. 60. Os objectos de valor declarado, pagos os direitos aduaneiros quando for caso, serão entregues mediante recibo, aos destinatario ou seus representantes legaes.

Segunda via de aviso

Art. 61. No caso de perda do aviso de chegada (modelo 361) preencher-se-ha uma duplicata para o fim do recibo (art. 57).

Carta com indicio de violação, etc.

Art. 62. Aberta uma carta com indicio de violação e verificada a falta do valor ou de parte delle, ou ainda a existencia de artigos prohibidos, será lavrado auto minucioso, assignado pelo destinatario e pelas testemunhas presentes. O auto terá o seguimento previsto no art. 42.

Caixa com indicio de violação, etc.

Art. 63. Aberta uma caixa nas condicções do artigo precedente e verificada qualquer das irregularidades previstas ou ainda a existencia de objectos prohibidos pela legislação aduaneira, será lavrado auto com as formalidades preestabelecidas.

Objectos com declaração fraudulenta de valor.

Art 64. Quando por indicação dos interessados ou por outra qualquer circumstancia chegar ao conhecimento do correio de destino a existencia de fraude na declaração relativa a qualquer carta ou caixa (art. 9°, n. 1. do Accôrdo), será esse objecto aberto na presença do destinatario, dos empregados postaes e do empregado aduaneiro, si fôr necessario, observado em seguida o disposto nos artigos anteriores.

Paragrapho unico. Ao correio de procedencia será dado conhecimento do facto (art. 5° do regulameno do Accôrdo).

Auto por infracção do art. 9° do Accôrdo

Art. 65. Os objectos incursos nas disposições do art. 9° do Accôrdo ou espoliados parcial ou integralmente do seu valor serão fechados officialmente, rubricados nos fechos por todos os signatarios do auto, afim de serem devolvidos ao correio remettente.

Uma versão do auto na lingua franceza acompanhará o objecto e uma cópia será remettida a Sub-directoria do Expediente.

Objectos recusados pelos destinatarios

Art. 66. Os objectos recusados depois de abertos serão fechados officialmente, lavrando-se auto e observando-se o disposto no artigo antecedente.

Paragrapho unico. Si a recusa se der antes da abertura, será o objecto devolvido ao correio remettente com o carimbo — *refusé*.

Mudança de residencia para o estrangeiro

Art. 67. Os objectos cujos destinatarios houverem mudado de residencias para o estrangeiro serão tratados de conformidade com os arts. 71 a 76 destas instruções.

Formalidades na cobrança das taxas devidas

Art. 68. As taxas cobradas dos destinatarios sobre objectos assignalados com o carimbo T. serão representadas por sellos ordinarios, adheridos á papeleta modelo 288 e obliterados com o carimbo de data.

Reclamações depois da entrega regular

Art. 69. Nenhuma reclamação será attendida depois da entrega regular dos objectos.

CAPITULO V

REEXPEDIÇÃO, DEVOLUÇÃO, RESTITUIÇÃO, SUSPENÇÃO DE ENTREGA, ALTERAÇÃO DE ENDEREÇO E REFUGO.

Objectos mal dirigidos

Art. 70. Os valores recebidos do exterior com direcção errada serão encaminhados ao seu verdadeiro destino pela via mais rapida de que dispuser o Correio reexpeditor ou quando isso não seja possivel, devolvidos ao Correio de origem.

Reexpedição por mudança para paiz adherente

Art 71. Os objectos cujos destinatarios tiverem fixado residencia em um dos paizes adherentes do Accôrdo serão reexpedidos applicando-se-lhes o carimbo—T—(regulamento, acc., art. X, n. 2).

Paragrapho unico. Si algum representante do destinatario quizer pagar as taxas devidas pela reexpedição (art. 74), será o objecto, tratado como si fosse endereçado directamente pelo paiz reexpeditor ao destino e entregue sem onus ao destinatario.

A numeração primitiva será traçada á tinta carmim no objecto e em todos os documentos que o acompanharem e far-se-ha novo registro, declarando no talão e no certificado á tinta carmim «Pagamento de reexpedição de uma...proccdante de......e destinada a......»

Mudança para paiz não adherente

Art. 72. No caso de mudança do destinatario para paiz não adherente, será o objecto devolvido como refugo ao paiz de procedencia (reg. art. X, n. 3), salvo a possibilidade de ser feita a entrega.

Baixa dos valores devolvidos ou reexpedidos

Art. 73. Os valores devolvidos ou reexpedidos por motivo de mudança do destinatario terão baixa na columna respectiva do livro de recebimento (358) indicando-se na columna «Observações» o motivo da devolução ou reexpedição e o novo numero, quando fôr caso.

Reexpedição com direito a taxas

Art. 74. A reexpedição por motivo de mudança do destinatario para qualquer paiz adherente do Accôrdo dá direito á percepção dos premios de seguro (caixas e cartas) e da taxa de transporte (caixas) em favor de cada um dos Correios intermediarios no novo transporte, além das despezas accessorias (registro, taxa de porte e taxa de addicional de 75 centimos).

A cobrança deve ser feita de accôrdo com o quadro B.

Reexpedição sem direito a taxas

Art. 75. A reexpedição por erros de direcção ou como refugo, assim como por mudança do destinatario para outro ponto do paiz, está isenta do pagamento de novas taxas.

Processo dos valores taxados

Art. 76. Recebidos do exterior valores marcados com o carimbo T, as taxas a que estiverem sujeitos (art. 10 n. 2 do accôrdo) serão reduzidas á moeda nacional na papeleta n. 288 e cobradas do destinatario nos termos do art. 74 destas instrucções.

Destino do modelo 288

§ 1.° Os Correios brazileiros que fizerem entrega dos objectos acompanhados da papeleta 288 deverão devolvel-a ao Correio que a organizou.

Devolução dos objectos taxados

§ 2°. Quando os objectos taxados tiverem de ser devolvidos como refugo ou reexpedidos para o exterior, serão destacadas as papeletas declarando-se nellas o destino que teve o objecto.

Pedidos de retirada e alteração de endereço

Art. 77. Os pedidos de retirada de caixa ou carta, rectificação ou mudança de endereço serão feitos de accôrdo com o art. XXXI do regulamento da Convenção Principal.

Encommendas reexpedidas sujeitas a despezas accessorias

Art. 78. Quanto as caixas com valores reexpedidas ou devolvidas sujeitas a despezas accessorias far-se-ha menção na guia C, de conformidade com o art. X n. 5, do regulamento do Accôrdo.

Devolução de refugos

Art. 79. Os objectos cahidos em refugo, isto é, os que não tiverem podido ser entregues no prazo maximo de tres mezes serão tratados segundo o n. 4 do art. X do citado regulamento.

Restituição de refugos

Art. 80. As cartas e caixas devolvidas pelos Correios adherentes por terem cahido em refugo serão restituidas aos remettentes com as formalidades dos arts. 55 a 61.

CAPITULO VI

ESTATISTICA, ORGANIZAÇÃO E LIQUIDAÇÃO DE CONTAS

Periodos estatisticos, guias C

Art. 81. Durante os 28 primeiros dias dos mezes de julho de 1911, setembro de 1912 e novembro de 1913, os Correios brazileiros de permuta (Sub-directoria do Trafego, Bahia Pernambuco e outros, que forem autorizados preencherão com toda a regularidade as columnas 5, 6 e 7 das guias G. (mod. 282) relativas a todos os objectos que expedirem.

Boletins de rectificação no periodo estatistico

Art. 82. Durante os citados periodos, deverão os referidos Correios rectificar com o maior cuidado quaesquer inexactidões notadas nas guias C recebidas do exterior, expedindo os necessarios beletins.

Remessa de documentos á Sub-directoria de Contabilidade e ás Contadorias

Art. 83. Terminado o periodo estatistico, a 5ª secção da Sub-directoria do Trafego e a 6ª secção das Administrações da Bahia e Pernambuco e das que forem posteriormente autorizadas enviarão á 2ª secção da Sub-directoria de Con-

tabilidade e ás respectivas Contadorias os seguintes documentos ao mesmo periodo concernentes:

a) as requisições dos objectos registrados, não só nessas proprias, como nas outras repartições postaes de que são intermediarias e que tenham sido expedidos;

b) as guias C recebidas dos Correios da União Postal;

c) os livros copiadores dos objectos expedidos para o exterior;

d) os boletins de verificação recebidos e cópia dos expedidos.

Organização dos resumos D no periodo estatistico

Art. 84. As referidas Contadorias e a 2ª secção da Sub-directoria de Contabilidade, recebidos os documentos indicados no artigo anterior, organizarão, em duplicata, os resumos D (modelo n. 294) relativos ao movimento de objectos recebidos de cada administração de Correio da União Postal e expedidos para esses Correios.

§ 1º. Para a organização desses resumos servirão as guias C, recebidas durante o periodo, quanto aos objectos recebidos de cada, paiz da União, e para organizar o mesmo modelo relativo aos objectos expedidos para os ditos paizes, servirão os livros copiadores das expedições, previamente conferidos com as respectivas requisições.

§ 2º. Os resumos D, assim organizados pelas Contadorias, depois de visados pelos administradores, serão immediatamente remettidos á Sub-directoria de Contabilidade, acompanhados das respectivas requisições, guias C e boletins de verificação recebidos dos Correios da União Postal.

Conta E

Art. 85. A Sub-directoria de Contabilidade, recebidos todos os resumos D, organizará uma conta E, modelo n. 296, em duplicata, recapitulativa desses resumos. Os totaes da conta E serão multiplicados por 13 afim de se estabelecer a importancia annual dos abonos.

As contas E, acompanhadas dos resumos D, justificativos, depois de visadas pelo director geral, serão encaminhadas sob registro á administração da União Postal correspondente.

Lançamento das contas E no livro modelo n. 366

Art. 86. Recebidas das administrações da União Postal as contas E, acceitas, acompanhadas dos resumos D justificativos, a Sub-directoria de Contabilidade fará lançamento das mesmas no livro modelo n. 366, preenchendo as respectivas columnas e devolvendo depois á Sub-directoria do Trafego e ás administrações de Bahia e Pernambuco as segundas vias dos resumos D.

Conferencia das contas E e dos resumos D

Art. 87. As contas E, acompanhadas dos resumos D, organizadas pelas administrações da União Postal correspondentes e remettidas á Sub-directoria de Contabilidade, serão conferidas pelos documentos justificativos e contrastadas com as contas E, organizadas pela Sub-directoria de Contabilidade, fazendo-se então no livro modelo n. 366 os necessarios lançamentos, si não houver rectificação.

Escripturação do livro modelo n. 364

Art. 88. As mesmas contadorias, quando forem devolvidas pela Sub-directoria de Contabilidade as seguindas vias dos resumos D a ellas referentes, escripturarão esses resumos no livro modelo n. 364, preenchendo os dizeres das columnas do seguinte modo :

a) nas columnas *a* a data de expedição e chegada das guias C recebidas dos Correios da União Postal ;

b) nas columnas *b* e *c* as sommas totaes dessas guias C ;

c) nas columnas *e* data da expedição pelo Correio do Brazil das guias C ;

d) nas columnas *f* e *g* as sommas totaes das guias C expedidas ;

e) as sommas geras desses totaes serão multiplicadas por 13 afim de se estabelecer a importancia annual dos saldos dos creditos sendo a differença do respectivo confronto lançada na columna de menor saldo do credito com a designação — Saldo a favor do Correio de... — para balanço das columnas *d* e *h*.

Archivamento das segundas vias das contas

Art. 89. As segundas vias dos resumos D e os detalhes especiaes recebidos da Sub-directoria de Contabilidade, depois de feitos os lançamentos de que trata o art. 88, serão archivados na administração.

Taxas que devem ser cobradas dos destinatarios ou remettentes

Art. 90. No fim de cada anno, e independente da estatistica, deverá ser organizado um detalhe especial das quantias levadas a debito na columna 8 das guias C pelas taxas extra-postaes que devem ser cobradas dos destinatarios ou remettentes das caixas com valor declarado. Esse detalhe será remettido com os documentos comprobatorios á administração da União Postal correspondente, para verificação.

Conferencia das contas E e dos resumos D

Art. 91. As contas E, acompanhadas dos resumos D, organizados pelas Administrações da União Postal correspondentes e remettidas á Sub-directoria de Contabilidade, serão conferidas pelos documentos justificativos e contrastadas com as contas E, organizadas pela sub-directoria de Contabilidade, fazendo-se então no livro modelo 366 os necessarios lançamentos, si não houver rectificação.

Lançamento da conta E rectificada

Art. 92. As contas E e os detalhes especiaes que forem devolvidos com rectificação só serão lançados depois que o correio de procedencia acceitar a rectificação feita.

Devolução da conta geral e pagamento do respectivo saldo

Art. 93. Devolvida a conta geral com o acceite do correio devedor, a Sub-directoria de Contabilidade aguardará a remessa da letra para pagamento do que fôr devido aos correios do Brazil.

Recebimento da importancia da letra

Art. 94. Recebida a letra, a Sub-directoria de Contabilidade lançará no verso o necessario endosso, afim de que o chefe da terceira secção receba a respectiva importancia em réis.

Recebida a importancia da letra

Art. 95. Recebida pelo chefe da 3ª secção a importancia da letra, será imputada em receita ao titulo «Saldo dos Correios da União», entrando no exercicio em que fôr negociada.

Paragrapho unico. O chefe da 3ª secção communicará á 2ª secção a importancia recebida em moeda nacional e a taxa do cambio da negociação.

No caso de ser devedor o Correio do Brazil

Art. 96. No caso de ser o Correio do Brazil devedor, a directoria geral, depois de procedidas pela Sub-directoria de Contabilidade as verificações necessarias quanto á exactidão da conta geral justificativa desse debito, providenciará para pagamento ao correio credor, si não puder fazel-o por meio de saques tomados directamente.

Encerramento das contas no modelo 366

Art. 97. Depois de liquidadas as contas annuaes com as administrações da União Postal, far-se-ha o encontro dos saldos no modelo 366, lançando a differença na columna do saldo menor com a designação «Saldo a favor do Correio de... para o respectivo balanço» e na columna «Observações» a data do pagamento ou recebimento.

CAPITULO VII

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

Repartições que executam o serviço de caixas e cartas

Art. 98. O serviço de caixas e cartas será executado pelos seguintes correios: Rio de Janeiro, Nictheroy, S. Paulo, Santos, Curityba, Porto Alegre, Rio Grande, Bahia (S. Salvador) e Pernambuco (Recife) e outros que forem opportunamente autorizados.

Repartições que só executam o serviço de cartas

Art. 99. Farão sómente o serviço de cartas os correios de Campos, Petropolis, Campinas, Ribeirão Preto, Paranaguá, Florianopolis, Laguna, Joinville, Pelotas, Cuyabá, Corumbá, Victoria, Minas do Rio de Contas, Aracajú, Maceió, Parahyba, do Norte, Natal, Fortaleza, Maranhão (S. Luiz) Pará, Manáos, Therezina, Parnahyba, Goyaz, Bello Horizonte, Ouro Preto, Juiz de Fóra, Campanha, Uberaba e Diamantina e outros que forem opportunamente autorizados.

Reclamações por falta de entrega

Art. 100. As reclamações de objectos de valor declarado não entregues reger-se-hão pelo disposto no art. XXX, do *Regulamento da Convenção Principal*.

Organização do modelo F

Art. 101. Os correios autorizados a permutar malas de valores declarados com os da União Postal, quando receberem reclamação directa do remettente de carta ou caixa de encommenda. ou de uma administração ou agencia do Correio, da qual forem elles intermediarios, organizarão immediatamente um modelo H Reg. da Conv. Principal, art. XXX), prehenchendo os respectivos dizeres, e envial-o-hão, acompanhado de officio explicativo, á Sub-Directoria do Expediente afim de ser feita a reclamação.

Indemnizações—Autoridade competente para defiril-as—Processo.

Art. 102 As indemnizações de valores com destino á União Postal serão autorizadas, unicamente, pelo director geral, a quem será dirigido o requerimento acompanhado do respectivo certificado ou de certidão deste e será entregue á repartição postal que tiver effectuado o registro. Esta repartição o enviará, devidamente informado, ao correio incumbido da expedição para o exterior. Este ultimo correio o encaminhará, definitivamente informado, ao director geral que autorizará a indemnização, de acôrdo com o disposto nos arts. 103 a 106.

Prazo para as indemnizações — Sua escripturação

Art. 103. As indemnizações a que forem obrigados os correios do Brazil serão effectuadas sem perda de tempo e pela fórma disposta no art. 12. n. 5. do accôrdo, escripturando-se de conformidade com os arts. 104, 105 e 106.

A quem compete despeza resultante da indemnização

Paragrapho unico. A despeza será feita pelo empregado causador da perda ou extravio do objecto, á vista da reclamação do remettente ou do destinatario e mediante portaria do chefe da repartição.

Indemnização levada a —Renda a classificar

Art. 104. Si, antes de ser paga ao interessado, o empregado responsavel entrar com a importancia necessaria para a indemnização será a mesma importancia levada ao titulo — Depositos de diversas origens — outras providencias — para indemnização de valores.

Classificação da despeza feita com a indemnização

Paragrapho unico. O pagamento posterior a essa entrada, feito a quem de direito, ropresenta em—Despeza—o levantamento deste deposito, tendo por isso sahido em despeza com o mesmo titulo a que foi subordinada a entrada em — Receita.

Indemnização feita a favor do Correio do Brazil

Art. 105. Si a indemnização fôr feita por qualquer correio da União Postal a favor do Correio do Brazil, proceder-se-ha pela fórma prevista no artigo anterior, quer quanto á entrada, quer quanto á sahida do dinheiro.

Indemnização immediata —Classificação da importancia antes da indemnização

Art. 106. Provado um extravio, a indemnização deve ser feita immediatamente pela consignação—Eventuaes.

Classificações das entradas feitas depois da indemnização

Paragrapho unico. Conhecido o responsalvel e feita pelo mesmo a entrada equivalente, até o encerramento do exercicio em que houve o pagamento por—Eventuaes—, terá a importancia a seguinte classificação em receita—Despeza a annular em eventuaes. Si o empregado responsavel fizer a entrada posteriormente ao encerramente do exercicio em que houve tal despeza por—Eventuaes—será a importancia classificada em receita como—Renda extraordinaria,—Indemnização de valores extraviados e pagos no exercicio de 19...

Lançamento de valores recebidos em malas directas pelos correios nacionaes, não autorizados a fazer o serviço

.Art. 107. Si qualquer correio nacional não autorizado receber a directamente dos correios da União Postal malas contendos valores declarados, deverá, sem perda de tempo, conferir os objectos e transmittir á contadoria da séde intermediaria, a que estiver subordinado, a guia *C* recebida, para que essa contadoria, proceda como fôr necessario quanto aos laçamentos, considerando-a recebida directamente do correio remettente. Desse facto deverá ter conhecimento a directoria geral.

Exame das requisições

Art. 108. Recebidas pela Sub-Directoria de Contabilidade as requisições dos objectos de valor declarado, serão ellas examinadas minuciosamente no que concerne aos calculos e outros requisitos necessarios, quanto a sua regular organização.

Notada qualquer irregularidade que acarrete prejuizo para os cofres postaes, será notificada a falta á repartição postal respectiva, para proceder-se á cobrança do que fôr devido e á applicação da penalidade áquelles que tiverem commettido essa falta.

A entrada da indemnização será effectuada em sellos collados á portaria que ordenar essa entrada. Esses sellos serão obliteradas com o carimbo de data.

Archivamento das requisições

Art. 109. As requisições depois de examinadas serão colleccionadas pelas ordens das expedições, ficando archivadas em maços na segunda secção da Sub-Directoria de Contabilidade.

Estatistica geral do movimento annual

Art. 110. Nos primeiros dias do mez de janeiro de cada anno, a Sub-Directoria do Trafego postal e as administrações dos Correios da Bahia e de Pernambuco organizarão um quadro demonstrativo de todo o movimento do anno anterior incluindo nesse quadro não só os objectos originarios dellas ou a ellas destinados, como tambem os das outras repartições a que servirem, de intermediarias, desenglobando estes daquelles.

Com esse quadro a primeira secção da Sub-Directoria do Trafego organizará, sem perda de tempo, a estatistica geral de todo o movimento dos objectos com valor declarado.

Passagem dos valores mediante recibo

Art. 111. As cartas e caixas com valor declarado passarão da mão de um para outro empregado sempre depois de minucioso exame e subsequente recibo, ficando cada um successivamente responsavel pelas mesmas, até sua expedição regular, entrega, devolução, restituição ou *refugo*, conforme o caso.

Responsabilidade e penas

Art. 112. Pela preterição de qualquer formalidade exigida nas presentes instrucções, bem como pelas irregularidades, erros, faltas ou crimes commettidos na execução do serviço, serão os funccionarios responsaveis, punidos segundo os casos occorrentes, nos termos da legislação vigente, sem exclusão da responsabilidade em que possam os mesmos funccionarios incorrer pelos prejuizos e despezas extraordinarias e consequentes indemnizações.

Incumbencia dos agentes e ajudantes

Art. 113. As incumbencias dadas nestas instrucções aos chefes de secções e aos officiaes cabem, nas agencias, aos agentes e seus ajudantes.

Rubrica e remessa dos talões (modelo n. 330)

Art. 114. Os talões (modelo n. 281) e todos os que forem empregados neste serviço serão rubricados no alto, folha por folha na parte destacavel e no canhoto, pelo sub-director do trafego e administradores, levando no principio o seguinte termo de assignatura por extenso: Contém este talão... folhas, todas por mim rubricadas e é destinado ao serviço de... (local, data e assignatura). Esses talões serão remettidos pelos encarregados aos chefes das respectivas secções e aos agentes, logo depois de escripta a ultima folha, ou sempre que fôr pedido para exame, mediante carga em protocollo, ficando, de então em diante, sob a guarda desses chefes, que lhes darão o destino conveniente no sentido de serem guardados com as devidas cautelas.

Alteração destas instrucções

Art. 115. Deverá ser proposta por escripto qualquer medida que a pratica indicar para alteração do disposto nestas instrucções. afim de que a directoria geral resolva como julgar acertado, depois de ouvir todas as repartições incumbidas deste serviço e mediante portaria.

Competencia para execução dos serviços

Art. 116. A execução dos serviços especiaes indicados nos capitulos 1 a 5, nos termos do regulamento postal vigente, compete :

Na Sub-Directoria do Trafego á 5ª secção, e nas administrações de S. Paulo, Minas Geraes, Rio Grande do Sul, Pernambuco, Bahia e Pará, á 6ª secção (regulamento arts. 321, 325 e 326, § 6°, n. 2); nas administrações do Amazonas, Ceará, Rio de Janeiro e Paraná, á 5ª secção (regulamento, arts. 327 e 328);

Nas administrações de 2ª, 3ª e 4ª classes, ás 3ª e 4ª secções (regulamento, art. 330, § 3°, ns. 6 e 7, e § 4°, ns. 1, 5, 7, 17 e 28);

Nas sub-administrações, ás 3ª e 4ª secções (regulamento, art. 334, § 3°, ns. 6, 7 e 10, e § 4°, ns. 1, 5, 7, 8 e 16).

Legislação subsidiaria

Art. 117. Os dispositivos da Convenção Postal Universal e seu regulamento, e bem assim o regulamento dos Correios da Republica e demais disposições em vigor, na parte applicavel a este serviço internacional, são considerados legislação subsidiaria para os casos omissos nestas instrucções.

Revogação de instrucções

Art. 118. Ficam revogadas as instrucções feitas para execução do accôrdo de Washington e publicadas no supplemento do *Boletim Postal* de março de 1902.

Telegraphos

DECRETO LEGISLATIVO N. 1.330 — de 28 de dezembro de 1910

Autoriza o Presidente da Republica a abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 300:000$, para proseguimento dos trabalhos de construcção do circuito telegraphico de Goyaz a Boa Vista de Tocantins.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancciono a seguinte resolução:

Artigo unico. Fica o Presidente da Republica autorizado a abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 300:000$, sendo 50:000$ no exercicio de 1910 e 250:000$, no exercicio de 1911, para proseguimento dos trabalhos de construcção do circuito telegraphico de Goyaz a Boa Vista de Tocantins; revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 28 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

DECRETO (LEGISLATIVO) N. 2.355 — de 31 de dezembro de 1910

Modifica a tabella dos vencimentos dos funccionarios da Repartição Geral dos Telegraphos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancciono a seguinte resolução:

Art. 1°. O pessoal da Repartição Geral dos Telegraphos terá os vencimentos fixados na tabella seguinte:

Director geral	24:000$000
Vice-director	18:000$000
Chefe de secção technica e contador	15:000$000
Sub-chefe da secção technica	13:200$000
Engenheiros-chefes de districto	12:000$000

Secretario e sub-contador	10:000$000
Thesoureiro, inclusivel 800$ para quebras	9:800$000
Inspectores de 1ª classe e telegraphistas chefes. . . .	9:600$000
Desenhista-chefe, chefe de officina, almoxarife e chefe de secção.	9:000$000
Official archivista, officiaes da contadoria e ajudante da officina	7:800$000
Telegraphistas de 1ª classe, inspectores de 2ª classe, 1ºs escripturarios, desenhista auxiliar, despachante e escrivães	7:200$000
Telegraphistas de 2ª classe, inspectores de 3ª classe, 2ºs escripturarios e fieis	6:000$000
Officiaes de officinas.	5:400$000
Telegraphistas de 3ª classe, amanuenses, porteiro, operarios de 1ª classe e mestre da lancha	4:800$000
Operarios de 2ª classe e machinistas da lancha. . . .	4:000$000
Telegraphistas de 4ª classe, feitores, ajudantes do porteiro praticantes e archivista da contadoria	4:000$000
Operario de 3ª classe	3:600$000
Operario de 4ª classe	3:000$000
Guardas-fio de 1ª classe	2:700$000
Continuos e foguistas da lancha	2:400$000
Guardas-fio de 2ª classe e vigias de 1ª classe	2:200$000
Telegraphistas regionaes (média).	2:160$000
Vigias de 2ª classe	2:000$000
Trabalhadores, serventes, aprendizes e marinheiros, diaria até	5$000
Estafetas de 1ª classe	3:000$000
Estafetas de 2ª classe	2:400$000
Estafetas de 3ª classe, diaria até.	6$000

A diaria dos telegraphistas regionaes, dactylographos, telephonistas, auxiliares e taxadores poderá ser elevada até 8$, a juizo do director.

E' creado o quadro de diaristas para a entrega de telegrammas, com a denominação de «Mensageiro», de accôrdo com o decreto n. 7.273, de 31 de dezembro de 1908. A diaria será até 5$, a juizo do director. Os feitores passarão a ser denominados inspectores de 4ª classe.

As adjunctas que contarem mais de 10 annos de exercicio serão incluidas no quadro de telegraphistas de 4ª classe.

Art. 2º. Os empregados dos quadros da Repartição Geral dos Telegraphos perceberão, além dos seus vencimentos, uma gratificação addicional, relativa ao tempo de effectivo exercicio na repartição, a qual será considerada para todos os effeitos como parte integrante dos mesmos vencimentos, a saber :

Mais de 10 annos, 10 %.
Mais de 20 annos, 20 %.
Mais de 25 annos, 30 %.
Mais de 30 annos, 40 %.

Paragrapho unico. A gratificação addicional será calculada sobre o tempo liquido de serviço, descontadas todas as faltas e o anno em que o empregado tiver soffrido a pena de suspensão, e abonada a contar do dia seguinte áquelle em que o empregado tiver completado o tempo de serviço que motive a melhoria dos seus vencimentos.

Art. 3º. Os empregados jornaleiros que tiverem mais de 10 annos de effectivo serviço na repartição perceberão uma diaria addiccional equivalente á sexta parte da fixada na tabella, a qual será augmentada na mesma proporção quando completarem 20 e 30 annos de serviço, com as restricções do artigo antecedente.

Art. 4º. Os empregados da Repartição Geral dos Telegraphos terão direito á aposentadoria ordinaria, de accôrdo com a lei n. 117, de 4 de novembro de

1892, e á aposentadoria extraordinaria, com as vantagens estipuladas nos arts. 180 a 189 do decreto n. 372 A, de 2 de maio de 1890.

Paragrapho unico. O funccionario de qualquer categoria que se inhabilitar para o exercicio do cargo, poderá ser submettido a inspecção de saude, para se apurar o seu estado de invalidez e lhe ser concedida a aposentadoria, independente de petição.

Art. 5°. Ficam extinctas as classes de estafetas, respeitados os direitos adquiridos.

Art. 6°. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir os creditos necessarios para immediata execução da presente lei.

Art. 7°. Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.
J. J. Seabra.

DECRETO N. 8.120 — de 28 de julho de 1910

Transfere para a « Interurban Telephone Company of Brazil » a concessão para o assentamento de um cabo submarino entre a Capital Federal e Nitheroy

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu Edward Dwight Trowbridge, de accôrdo com a concessão feita pelo decreto n. 7.500, de 12 de agosto de 1909, para o assentamento de um cabo submarino destinado a communicações telephonicas entre a Capital Federal e a cidade de Nitheroy, decreta:

Artigo unico. Fica transferida, nos termos das clausulas I e V do decreto n. 7.500, de 12 de agosto de 1909, para a « Interurban Telephone Company of Brazil », autorizada a funccionar na Republica pelo decreto n. 7.908, de 17 de março do corrente anno, a concessão feita pelo referido decreto para o assentamento de um cabo submarino entre a Capital Federal e a cidade de Nitheroy, no Estado do Rio de Janeiro, destinado a communicações telephonicas, sendo a mencionada companhia subrogada nos direitos e obrigações decorrentes daquella concessão e do respectivo contracto celebrado com Edward Dwight Trowbridge.

Rio de Janeiro, 28 de julho de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá.

DECRETO N. 8.182 — de 1 de setembro de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 383:259$720, para as despezas de construcção da linha telegraphica de Matto Grosso ao Amazonas.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante do n. VII, alinea *d*, do art. 18 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 383:259$720, para custear as despezas de construcção da linha telegraphica ligando o Estado de Matto Grosso ao do Amazonas.

Rio de Janeiro, 1 de setembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá.

DECRETO N. 8.77 — de 6 de outubro de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 200:000$ para a construcção dos edificios destinados a Correios e Telegraphos nas cidades de Porto Alegre e Nictheroy.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante do art. 18, n. IV, da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta :

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 200:000$ para as despezas de construcção dos edificios destinados a Correios e Telegraphos nas cidades de Porto Alegre e Nictheroy.

Rio de Janeiro, 6 de outubro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá.

DECRETO N. 8.309 — de 20 de outubro de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 110:000$, para as despezas de construcção das linhas telegraphicas entre Porto Murtinho e a fronteira do Paraguay e entre Goyaz e Boa-Vista.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo á conveniencia de estabelecer communicação facil e rapida entre os pontos distantes do Brazil e a cidade do Rio de Janeiro, assim como entre o Brazil e os paizes visinhos e, usando da autorização constante do art. 18, n. VII, lettra *d*, da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta :

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 110:000$, para occorrer ás despezas da construcção das linhas telegraphicas de Porto Murtinho, no Estado de Matto Grosso, a encontrar com a linha paraguaya que se dirige á villa de S. Carlos, e da cidade de Goyaz á cidade de Boa-Vista, no Estado de Goyaz.

Rio de Janeiro, 20 de outubro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá.

DECRETO N. 8.373 — de 11 de novembro de 1910

Declara sem effeito o decreto n. 7.929, de 31 de março de 1910.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo a não ter a « Western Telegraph Company, Limited» concordado com as condições estabelecidas pelo Governo :

Resolve declarar sem effeito o decreto n. 7.929, de 31 de março de 1910, que autorizou o contracto para aterramento, em Nictheroy, de um cabo telegraphico internacional e equiparação de prazos de concessões anteriores.

Rio de Janeiro, 11 de novembro de 1910, 89° da Independencia 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá.

DECRETO N. 8.468 — de 28 de dezembro de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 300:000$ para proseguimento dos trabalhos do circuito telegraphico de Goyaz a Boa-Vista de Tocantins.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização que lhe confere o decreto legislativo n. 2.330, desta data, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 300:000$, sendo 50:$, no exercicio de 1910 e 250:000$ no exercicio de 1911, para proseguimento dos trabalhos de construcção do circuito telegraphico de Goyaz a Boa-Vista de Tocantins.

Rio de Janeiro, 28 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.
J. J. Seabra.

MENSAGEM — de 14 de dezembro de 1910

Presta informações sobre construcção de linhas telegraphicas no Estado de Minas Geraes.

Sr. Presidente do Senado Federal—Em resposta á vossa mensagem de 29 de outubro ultimo, em que solicitaes informações acerca da indicação apresentada ao Senado Federal pela Camara dos Deputados do Estado de Minas Geraes no sentido de serem levadas linhas telegraphicas ás diversas localidades do mesmo Estado, mencionadas na referida indicação, tenho a honra de prestar-vos as devidas informações, declarando que, no que consulta ao interesse publico e da Repartição Geral dos Telegraphos, faz-se necessaria a construcção de duas linhas telegraphicas partindo uma de Queluz a Piranga e dahi em demanda do Alto Rio Doce, com cerca de 100 kilometros, a outra de Santa Luzia do Carangola até a Manhuassú e deste ponto a Carantiga e Abre Campo, com o desenvolvimento de 200 kilometros approximadamente, estando orçadas as respectivas despezas na importancia total de 150:000$000.

Rio de Janeiro, 14 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

Ministerio da Viação e Obras Publicas—Directoria Geral do Expediente—2ª secção—N. 105—Rio de Janeiro, 15 de dezembro de 1910.

Sr. 1° Secretario do Senado Federal—Tenho a honra de passar ás vossas mãos a inclusa mensagem em que o Sr. Presidente da Republica presta as informações que lhe foram solicitadas em mensagem de 29 de outubro ultimo, acerca da construcção de linhas telegraphicas em diversas localidades do Estado de Minas Geraes. *J. J. Seabra.*

AVISO (circular) n. 516 — de 17 de outubro de 1910

Relativo ao emprego do telegrapho em objecto de serviço publico.

Aos chefes de serviços a cargo deste Ministerio.

Recommendo-vos tenhaes muito em vista as circulares anteriores expedidas por este ministerio, relativamente ao emprego do telegrapho, que só deve ser utilizado em objecto de serviço publico ou quando fôr especialmente autorizado por este ministerio, salvo os casos particulares em que o remettente pagar a respectiva despeza.—*Francisco Sá.*

AVISO N. 43 de 27 de outubro de 1910

Sobre o trafego dos circuitos pneumaticos. Ao director geral dos Telegraphos

Devendo ser entregues ao trafego, dentro de breves dias, os tres circuitos pneumaticos que ligam as estações dos telegraphos, Largo da Lapa, Palacio da Presidencia, Praça Duque de Caxias e São Clemente e tambem o circuito que liga a Sub-directoria do Trafego Postal á Directoria dos Telegraphos, por intermedio da estação da Avenida, autorizo-vos a providenciar para que:

I

Transitem pelos tubos as cartas pneumaticas e os telegrammas urbanos e outros a distribuir pela zona servida por elles.

II

Transite pelos tubos a correspondencia postal expressa, cujas dimensões peso e flexibilidade permittam a sua introducção nos trens pneumaticos.

III

O serviço de cartas pneumaticas, cuja taxa será de 300 reis, ficará a cargo da Repartição Geral dos Telegraphos e será limitado á zona da cidade que permitta a entrega das mesmas em prazo compativel com a rapidez do tranporte pelos tubos.

IV

O serviço da correspondencia postal *expressa* a cargo da Repartição dos Correios, será feito pelos tubos da zona da cidade em que possa ser aproveitado esse meio de transporte; continuando, porém, a collecta e a distribuição do mesmo a serem feitas pelo pessoal dos Correios.

V

A Directoria dos Correios providenciará para que nas estações pneumaticas, inclusive a do Palacio Presidencial, possam ser attendidas as necessidades do serviço quanto a parte postal.

VI

Ambas as directorias providenciarão para que a distribuição das cartas pneumaticas e correspondencia expressa seja feita com a necessaria presteza, quanto a pessoal e ao seu transporte em tramways ou bicycletas.

VII

A conservação da rêde pneumatica, inclusive a parte construida por conta dos Correios, ficará a cargo dos Telegraphos.

(1) Sob o n. 44, foi expedido aviso identico ao director Geral dos Correios.

VIII

O trafego dos trens pneumaticos será feito exclusivamente pela Repartição dos Telegraphos.

IX

Será feita rigorosa estatistica dos telegrammas e bem assim da correspondencia postal expressa que transite pelos tubos, para que se possa medir o auxilio que a rêde pneumatica prestará ás repartições arrecadadoras das rendas de correspondencia telegraphica e postal deste ministerio.— *Francsico Sá.*

Obras contra as Seccas

DECRETO N. 8.094 — de 15 de julho de 1900

Abre o credito de 100:000$, para ser applicado em obras contra os effeitos da secca no Estado do Rio Grande do Nôrte.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu o governo do Estado do Rio Grande do Norte, de accôrdo com o disposto na lei n. 1.396, de 10 de outubro de 1905, e nos termos do decreto n. 7.619, de 21 de outubro de 1909, decreta:

Artigo unico. Fica aberto o credito de 100:000$, para ser applicado em obras preventivas dos effeitos das seccas, no Estado do Rio Grande do Norte, como auxilio prestado pela União ao mesmo Estado.

Rio de Janeiro, 15 de julho de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

AVISO N. 462 — de 23 de setembro de 1910

Approva o projecto e orçamento de um açude particular no Estado do Rio Grande do Norte.

Ao inspector de Obras contra as Seccas.— Declaro-vos, para as devidos effeitos, em resposta ao officio n. 258, de 8 do corrente mez, do sub-inspector do serviço a vosso cargo, que ficam approvados o projecto e o orçamento definitivo na importancia de 38:337$677, para a construcção do açude que o Dr. Juvenal Lamartine de Faria pretende levar a effeito, em terreno de sua propriedade, denominado «Cacimbas», no munucipio de Serra Negra, Estado do Rio Grande do Norte, mediante as condições do regulamento de 21 de outubro de 1909; ficando outrosim, autorizada a iniciação das respectivas obras.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 498 — de 13 de outubro de 1910

Approva o projecto o orçamento do açude «Seraphim Dias» Estado do Ceará

Ao Inspector de obras contra as Seccas.— Em resposta ao vosso officio n. 284 de 27 de setembro ultimo, declaro-vós, para os devidos effeitos, que ficam approvados o projecto e o orçameuto na importancia de 1.736:925$718 para a construcção, mediante concurrencia publica, do açude «Seraphim Dias» no municipio Benjamin Constant, do Estado do Ceará, aguardando, porém, essa inspectoria a necessaria opportunidade para execução da referida obra.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 500 — de 13 de outubro de 1910

Approva o projecto e orçamento do açude «Alto da Serinha», no Estado do Ceará.

Ao Inspector de obras contra as Seccas.— Declaro-vos, para os devidos effeitos, em resposta ao vosso officio n. 275, de 24 de setembro ultimo, que ficam approvados o projecto e o orçamento na importancia de 79:741$631 para a construcção do açude «Alto da Serrinha» no municipio de Porangaba, Estado do Ceará, conforme propuzestes de accôrdo com o art. 24 do regulamento dessa inspectoria.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 502 — 13 de outubro de 1910

Autoriza o alargamento do sangradouro do açude «Acarahú-mirim», no Estado do Ceará, e outras obras.

Ao inspector de obras contra as Seccas.— Declaro-vos para os devidos effeitos, em solução ao vosso officio n. 269, de 22 de setembro ultimo, que fica autorizado o alargamento do sangradouro do açude do Acarahú-mirim, no Estado do Ceará, bem como a abertura de um canal das aguas desse sangradouro para o antigo leito do rio, de conformidade com o orçamento que acompanhou aquelle officio, na importancia de 25:637$700.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 10 — de 22 de outubro de 1910

Autoriza a construcção do açude « Salão ».

Ao inspector de Obras contra as Seccas — Em resposta ao vosso officio n. 276, de 24 de setembro altimo, declaro-vos que autorizo a construcção do açude « Salão », na importancia de 114:062$115, mediante concurrencia publica, em substituição do açude « Pedra Branca », devendo correr as despezas pela verba que lhe fôr consignada no futuro exercicio.— *Francisco Sá.*

Aviso n. 556 — de 3 de dezembro de 1910

Approva o projecto e orçamento do açude «Santo Antonio de Russas», no Estado do Ceará.

Ao inspector de Obras contra as Seccas — De conformidade com o que propuzestes em officio n. 360, de 11 de novembro ultimo, declaro-vos, para os fins convenientes, que resolvo approvar o novo projecto e o respectivo orçamento, na importancia total de 283:471$ para a construcção do açude de « Santo Antonio de Russas », no Estado do Ceará, e, de accôrdo com o referido projecto, autorizar o proseguimento das obras.

Saude e fraternidade.— *J. J. Seabra.*

Secretaria da Viação e Obras Publicas

Decreto n. 8.205 — de 8 de setembro de 1910

Approva o regulamento da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização que lhe confere o art. 22, n. III, da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, e, de accôrdo com o art. 17, verba 1ª, da mesma lei, decreta:

Artigo unico. Fica approvado o regulamento para a Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas, que a este acompanha, assignado pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 8 de setembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

Regulamento a que se refere o decreto n. 8.205 desta data

CAPITULO I

ORGANIZAÇÃO DA SECRETARIA DE ESTADO

Art. 1°. A Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas é constituida do Gabinete do Ministro e de tres directorias, a saber:

Directoria Geral de Viação e Obras Publicas.
Directoria Geral de Contabilidade.
Directoria Geral do Expediente.

Art. 2°. A Directoria Geral de Viação e Obras Publicas terá o seguinte pessoal:

1 director geral.
2 directores de secção.
2 primeiros officiaes.
2 segundos officiaes.
5 terceiros officiaes.
1 continuo.

Art. 3.° A Directoria Geral de Contabilidade terá o seguinte pessoal :
1 director geral.
2 directores de secção.
2 primeiros officiaes.
2 segundos officiaes.
5 terceiros officiaes.
1 continuo.

Art. 4°. A Directoria Geral do Expediente terá o seguinte pessoal :
1 director geral.
2 directores de secção.
2 primeiros officiaes.
3 segundos officiaes.
5 terceiros officiaes.
1 contnuo.

Portaria :

1 porteiro.
1 ajudante de porteiro.
1 continuo.
4 correios.

CAPITULO II

TRABALHOS COMMUNS ÁS DIRECTORIAS GERAES E ÁS SECÇÕES

Art. 5°. A todas as directorias geraes e secções, na parte relativa aos serviços de sua competencia, incumbe :

§ 1°. O registro da entrada de todos os papeis e a sua conveniente distribuição ;

§ 2°. O registro, por extracto, dos negocios, com indicação do processo que forem seguindo e das decisões que tiverem ;

§ 3°. A organização do quadro dos empregados e de seus vencimentos, com as observações relativas ao exercicio e procedimento de cada um delles ;

§ 4°. O inventario dos moveis e de quaesquer outros objectos ; a guarda dos papeis e livros relativos a negocios pendentes, com a necessaria systematização para prevenir a demora nas buscas ;

§ 5°. O preparo das bases para organização do orçamento e distribuição dos creditos concedidos ;

§ 6°. Os trabalhos preparatorios para a abertura dos creditos extraordinarios, especiaes e supplementares ;

§ 7°. Collecionar as minutas de todos os actos expedidos e extractar os que deverem ser publicados ;

§ 8°. As certidões ;

§ 9°. A preparação das bases dos contractos ;

§ 10. O indice das leis e decisões do Governo ;

§ 11. O exame dos negocios, as informações e pareceres relativos aos mesmos.

CAPITULO III

NEGOCIOS ESPECIAES A CADA DIRECTORIA GERAL

Art. 6°. A Directoria Geral de Viação e Obras Publicas se comporá de duas secções.

I — A primeira secção ficará encarregada de todas as questões que se referem :

§ 1.° A's estradas de ferro da União e ás relações das estradas de ferro dos Estados com administração federal ;

§ 2.° A's estradas de ferro concedidas pela União, subvencionadas ou não ;

§ 3°. A's estradas e caminhos communs, de rodagem, de automoveis, ou quaesquer outros, construidos, auxilizdos ou autorizados pela União ;

§ 4°. A' navegação maritima, fluvial ou aerea, subvencionada ou não.

II — A segunda secção cuidará do que disser respeito :

§ 1°. A's obras publicas federaes nos Estados;

§ 2°. A's obras publicas do Districto Federal, inclusive o abastecimento de agua e esgotos ;

§ 3°. A' exploração e navegabilidade dos rios, assim como á desobstrucção e abertura de portos e canaes ;

§ 4°. A' guarda, conservação e arrecadação dos instrumentos de engenharia ; não podendo nenhum instrumento arrecadado ser entregue, sem que o engenheiro ou pessoa que o receba assigne termo de responsabilidade pelo mesmo nstrumento ou seu valor.

Art. 7°. A Directoria Geral de Contabilidade se comporá de duas secções :

I — A primeira secção terá a seu cargo :

§ 1°. Organizar as tabellas explicativas do orçamento geral do Ministerio e as de distribuição dos creditos para os differentes serviços, de modo que estas sejam enviadas ao Ministerio da Fazenda, dentro do prazo de 15 dias da execução do orçamento (art. 243 do decreto n. 7.751, de dezembro de 1909) ;

§ 2°. Representar sobre a necessidade da abertura de creditos especiaes, extraordinarios e supplementares e fazer todo o expediente relativo ao assumpto ;

§ 3°. Redigir e expedir todas as ordens de pagamento, adiantamento, restituição ou recebimento de quaesquer quantias ;

§ 4°. Expedir guias para o recolhimento de quaesquer contribuições no Thesouro Nacional, sempre que couber este expediente á Secretaria de Estado ;

§ 5°. Representar sobre a necessidade de qualquer alteração na distribuição de creditos no decurso do exercicio ;

§ 6°. Processar para serem rememettidos á Directoria de Contabilidade do Thesouro Nacional, sempre que forem exigidos, os balancetes e mais elementos necessarios á formação das contas da gestão financeira e da execução do orçamento ;

§ 7°. Preparar as instrucções que o director geral tenha de transmittir ás varias dependencias do Ministerio, no sentido da simplificação e uniformização dos processos de contabilidade, tendo em vista a legislação em vigor, as conveniencias do serviço e as indicações da Directoria Geral de Contabilidade do Thesouro Nacional ;

§ 8°. Classificar todas as despezas autorizadas e effectuadas e convenientemente escriptural-as, sejam ou não, de exercicio corrente, de forma a ser feita promptamente a demonstração do estado das verbas orçamentarias e creditos addicionaes ;

§ 9°. Proceder ao exame e processo de todas as contas e folhas, quer relativas á Secretaria de Estado, quer ás repartições subordinadas, promovendo todos os actos e indagações, no sentido de fiscalizar a rigorosa applicação dos creditos e a exacta classificação da despeza ;

§ 10. Indicar os processos de pagamento e autorização de despeza, a classificação que esta deva ter, os saldos dos competentes creditos ou verbas orçamentarias, assim como os compromissos que onerem os mesmos saldos ;

§ 11. Verificar si os contractos, que tiverem sido ou houverem de ser lavrados nas outras repartições do Ministerio e importarem em despeza, satisfazem os dispositivos que os regulam e fazer o expediente para sua remessa ao Tribunal de Contas.

II — A segunda secção terá a seu cargo :

§ 1°. O expediente sobre aposentadoria, montepio, caixas de pensão e instituições congeneres dos empregados do Ministerio, e a respectiva escripturação ;

§ 2°. Redigir as minutas e lavrar os termos dos contractos que houverem de ser celebrados na Secretaria de Estado ;

§ 3°. Extrahir cópias destes contractos e fazer expediente da sua remessa ao Tribunal de Contas e outras repartições;

§ 4°. O processo das concurrencias para fornecimento á Secretaria de Estado;

§ 5°. Expedir guias para cauções, em virtude de concurrencia ou de contractos a celebrar;

§ 6°. O que diz respeito á escripturação e inventarios do material de consumo do Ministerio, para cumprimento do disposto nos arts. 330 e 331 do decreto regulamentar n. 7.751, de 23 de dezembro de 1909.

Art. 8°. Nos serviços especiaes da Directoria Geral de Contabilidade se observarão as seguintes regras:

§ 1°. O director geral de contabilidade, na conformidade do art. 15 da lei n. 2.083, de 30 de julho de 1909, fica subordinado ao Ministerio da Fazenda e á Directoria Geral de Contabilidade do Thesouro Federal, para os effeitos das lettras *a* e *g* do art. 16 da mesma lei;

§ 2°. O director geral de contabilidade exercerá todas as attribuições conferidas ao Director Geral de Contabilidade do Thesouro Federal, pelo art. 8°, §§ 1°, 3°, 4°, 5°, e 47° do decreto n. 92 A, de 31 de outubro de 1890, relativo a montepio;

§ 3°. O director geral de contabilidade, além das attribuições que lhe competem, na forma do capitulo VI deste regulamento, terá de authenticar com o seu visto todas as relações de contas e documentos, folhas e facturas isoladas que tenham de ser remettidas ao Thesouro Federal, para pagamento ou comprovação de despeza, e, bem assim, as guias de todas as importancias que tenham de ser recolhidas ao mesmo Thesouro;

§ 4°. Para os effeitos da fiscalização e regularização dos serviços de contabilidade, compete ao mesmo director geral requisitar directamente dos directores ou chefes de commissão do Ministerio os esclarecimentos, rectificações, documentos, demonstrações, inventarios e o mais que disser respeito á formação normal dos processos;

§ 5°. Cabe, outrosim, ao mesmo director, officiar, sempre que fôr mister, junto ao director competente do Thesouro Federal, no sentido de ser activado qualquer processo de concessão de credito ás Delegacias Fiscaes, para serviços do Ministerio;

§ 6°. A secção por onde correrem os processos de pagamentos e autorização de despezas indicará sempre, nos mesmos processos, quando subirem a despacho, a classificação que deva ter a despeza e os saldos dos competentes creditos ou verbas orçamentarias, assim como os compromissos que pesem sobre os mesmos saldos;

§ 7°. Ao director de secção a que se refere o paragrapho anterior caberá inteira responsabilidade pela classificação da despeza, sempre que fôr por elle indicada e todas as vezes que nas ordens de pagamento não houver indicação expressa a esse respeito;

§ 8°. Os officiaes encarregados do processo das contas e folhas de pagamento e do exame dos documentos de comprovação das despezas são os unicos responsaveis perante o Ministro, pela exactidão arithmetica dos documentos e dos saldos que indicarem nas suas informações e a conformidade da despeza com os contractos que porventura a regulem.

Art. 9°. A Directoria Geral do Expediente se comporá de duas secções:

I — A primeira secção terá a seu cargo:

§ 1°. Escripturar o protocollo geral de entrada e destino de todos os papeis que forem submettidos ao exame e despacho do Ministro;

§ 2°. Receber todos os papeis procedentes do gabinete do Ministro e distribuil-os pelas directorias geraes;

§ 3°. Providenciar sobre a expedição de todos os actos assignados pelo Ministro, fazendo as devidas communicações;

§ 4°. Devolver ás differentes directorias geraes, logo depois de expedidos os actos, os processos acompanhados de uma cópia das respectivas minutas;

§ 5°. Organizar o assentamento do pessoal da Secretaria de Estado, com a indicação do nome, idade, estado, categoria, datas das nomeações, posse e exercicio, accessos, remoções, commissões, licenças, suspensões, elogios e tudo quanto possa interessar á carreira publica;

§ 6°. Redigir todos os actos e correspondencia official, segundo a decisão dos poderes competentes, remettendo uma cópia das minutas á directoria geral a que possa interessar o assumpto. Fica excluida a redacção dos actos, como os de contabilidade, expressamente commettida a outras secções da secretaria;

§ 7°. Fazer o expediente sobre nomeações, promoções, demissões e licenças, dos empregados do Ministerio e respectivas communicações.

II — A segunda secção terá a seu cargo o que diz respeito:

§ 1°. Aos correios, telegraphos e telephones;

§ 2°. A' illuminação da cidade do Rio de Janeiro;

§ 3°. Ao registro de titulos e outros diplomas scientificos;

§ 4°. A's communicações, actos, registros ou inventarios dos bens do Patrimonio Nacional a serviço do Ministerio, no sentido do cumprimento, na parte que cabe ao mesmo Ministerio, do disposto no capitulo IV do regulamento annexo ao decreto n. 7.751, de 23 de dezembro de 1909;

§ 5°. A' remessa á Directoria do Patrimonio Nacional, annualmente e todas as vezes que ella o requisitar, de informações e dados sobre o estado e conservação dos bens empregados no serviço do Ministerio, com a indicação de quaesquer alterações que tenham soffrido e dos reparos e melhoramentos de que necessitarem (art. 36 do decreto n. 7.751, de 23 de dezembro de 1909);

§ 6.° Ter sob a sua guarda o archivo geral do Ministerio, sobre o qual serão observadas as seguintes disposições:

a) o archivo terá a seu cargo todos os papeis findos das differentes directorias geraes e a remessa de papeis para o Archivo Publico, a qual será feita por meio de protocollo, com todas as indicações necessarias á boa ordem do serviço, que será executado pelo encarregado do archivo;

b) nenhum papel, livro ou documento sahirá do archivo sem pedido por escripto, assignado por um director geral ou de secção;

c) a entrada e sahida de papeis, livros ou documentos será escripturada no archivo, de modo que a todo tempo se possa conhecer o destino que tiveram.

Art. 10. A' Directoria do Expediente serão subordinados os seguintes serviços:

a) bibliotheca;
b) elaboração do Boletim do Ministerio;
c) distribuição de publicações.

§ 1°. Esses serviços ficarão a cargo:

O primeiro, do bibliothecario; o segundo, do redactor do Boletim; o terceiro, do auxiliar do redactor do Boletim, cumprindo tambem auxiliar o bibliothecario nos trabalhos a este distribuidos.

As respectivas funcções serão exercidas, em commissão, por pessoas designadas em portaria do ministro.

CAPITULO IV

GABINETE DO MINISTRO

Art. 11. O Ministro designará, por aviso, para os trabalhos do seu gabinete, um funccionario de sua confiança, tirado das repartições do Ministerio, ou pessoa estranha a estas, com a denominação de secretario, e chamará para officiaes e auxiliares de gabinete empregados da Secretaria de Estado ou pessoas estranhas.

Art. 12. Ao secretario, que será o chefe do gabinete, incumbe, auxiliado pelos demais empregados:

§ 1°. Receber e enviar á Directoria Geral do Expediente todos os papeis dirigidos ao Ministro e que tenham de ser processados na secretaria;

§ 2°. Receber dos directores geraes e fazer chegar á presença do Ministro os papeis que por elle tiverem de ser despachados;

§ 3°. Providenciar sobre os actos que, depois de assignados pelo Ministro, devam ser logo expedidos, fazendo as devidas communicações;

§ 4°. Transmittir ás directorias geraes, em nome do Ministro, as ordens que á vista da urgencia não lhes possam ser communicadas por aquella autoridade;

§ 5°. Auxiliar o Minsitro nos trabalhos que este reservar para si;

§ 6°. Dar ao Ministro todas as informações que lhe forem necessarias para o despacho das partes em audiencia;

§ 7°. Organizar as pastas para despachos do Ministro e do Presidente da Republica;

§ 8°. Fazer a correspondencia epistolar e telegraphica do gabinete;

§ 9°. Restituir ás directorias geraes, devidamente classificados, por intermedio da Directoria do Expediente, os papeis que ficarem no gabinete sem despacho ou assignatura por occasião da exoneração do Ministro, e ao seu successor ou ao novo Ministro o registro dos documentos reservados do gabinete.

CAPITUTO V

NOMEAÇÕES, DEMISSÕES, SUBSTITUIÇÕES E EXERCICIO INTERINO

Art. 13. Serão nomeados por decreto do Presidente da Republica os directores geraes, os directores de secção, os primeiros e segundos officiaes; e por portaria do Ministro os outros empregados.

§ 1°. A nomeação dos directores geraes será de livre escolha do Governo. Para director Geral de Obras e Viação, porém, só poderá ser nomeado um engenheiro nacional, de accôrdo com as prescripções da lei n. 3.001, de 3 de outubro de 1880.

§ 2°. O decreto de nomeação do Director da Conbabilidade será referendado pelo Ministro da Viação e Obras Publicas e pelo Ministro da Fazenda.

§ 3°. A nomeação dos directores de secção será, o mais possivel, por accesso, preferindo-se tambem para esses cargos, na Directoria de Obras e Viação, engenheiros que satisfaçam as prescripções da lei citada e tenham serviços nas respectivas secções da Secretaria de Estado, ou em estradas de ferro e obras publicas.

§ 4°. A dos primeiros e segundos officiaes será sempre por accesso dentre os empregados de categoria immediatamente inferior, que se mostrarem mais habeis e zelosos, e tiverem 21 annos completos de idade.

Art. 14. A nomeação dos terceiros officiaes dependerá de concurso ou exame sobre as seguintes materias:

I — Calligraphia;
II — Linguas portugueza, franceza e ingleza;
III — Arithmetica e geographia;
IV — Chorographia e historia do Brazil;
V — Noções de direito publico e administrativo;
VI — Redacção official.

Paragrapho unico. Os candidatos aos logares de terceiros officiaes terão ainda de submetter-se a uma prova pratica do manejo de machinas de escrever.

Art. 15. Para a inscripção é necessario que o candidato prove:

I — A qualidade de cidadão brazileiro;
II — Idade maior de 18 annos e menor de 25;
III — Bom procedimento;
IV — Capacidade physica;
V — Achar-se vaccinado.

Art. 16. O conhecimento do desenho linear e topographico, e o da interpretação de plantas e projectos, provada no concurso, a pedido do interessado

no seu requerimento, é tambem causa de preferencia para a nomeação nos logares da Directoria Geral de Obras e Viação.

Art. 17. O concurso constará de provas escripta e oral de cada um das materias exigidas, excepto as de que tratam os ns. I e VI do art. 14, das quaes os canditatos farão apenas prova escripta, que consistirá na redacção de um aviso official, cujo objecto será dado na occasião pelo presidente da commissão examinadora.

Art. 18. Poderão ser dispensados de concurso para a nomeação de 3° official os empregados que em outras repartições exercerem cargos, para os quaes tenham sido nomeados em virtude de approvação, obtida em concurso, nas materias indicadas no art. 14.

Art. 19. O concurso será annunciado por edital, publicado com a antecedencia de 30 dias, e se effectuará perante uma commissão composta do director geral da Directoria em que se houver dado a vaga, o qual será o presidente, e, no impedimento deste, por um dos directores de secção da mesma directoria e mais de dous examinadores designados pelo Ministro, podendo ser pessoas extranhas ao Ministerio.

Art. 20. Os concursos serão validos pelo prazo de dous annos, contados da data de sua approvação, para os cinco primeiros classificados.

Art. 21. Os empregados nomeados deverão tomar posse e entrar em exercicio dentro de 30 dias contados da data da nomeação.

Art. 22. O porteiro, o ajudante do porteiro, continuos e correios serão nomeados por livre escolha do Ministro.

Art. 23. A admissão e dispensa dos serventes da Secretaria de Estado serão feitas por actos dos directores geraes.

Art. 24. Nenhum funccionario jubilado, reformado ou aposentado poderá ser nomeado para empregos da Secretaria de Estado.

Art. 25. O pessoal do gabinete servirá em commissão, podendo, portanto, ser dispensado ou substituido, quando approuver ao Ministro, sem prejuizo, porém, das vantagens de que gozarem nas repartições do Ministerio de onde porventura houverem sido tirados.

Art. 26. Os directores geraes, directores de secção, officiaes e mais empregados do Ministerio, que tiverem mais de 10 annos de effectivo serviço, só poderão ser demittidos no caso de haverem incorrido em algum crime verificado por processo judiciario ou administrativo, ou de falta de zelo no serviço publico.

Art. 27. Serão subsitutos em seus impedimentos e faltas:

1°, o director geral pelo director de secção, que o Ministro designar; e, em falta de designação, pelo mais antigo neste cargo em exercicio na Directoria;

2°, os directores de secção pelo 1° official, na falta pelo 2° official; e, quando ainda nenhum destes se ache presente, o 3° official mais antigo deverá levar o facto ao conhecimento do director geral para que este designe um funccionario de outra secção;

3°, o protocollista da Directoria Geral será substituido por empregado de qualquer das secções, mediante requisição do director geral ao director de secção;

4°, o porteiro pelo seu ajudante.

CAPITULO VI

ATTRIBUIÇÕES E DEVERES DOS EMPREGADOS

Art. 28. A cada um dos directores geraes, que são os chefes das respectivas directorias, e aos quaes estão subordinados todos os empregados, compete:

1°, distribuir dirigir e fiscalizar os trabalhos;

2°, manter e fazer manter, pelos meios a seu alcance, a observancia das ordens em vigor;

3°, exigir, por despacho assignado nas petições, o preenchimento dos requisitos e formalidades legaes, necessarias para os papeis subirem á presença do Ministro;

4°, receber directamente as ordens do Ministro, que poderão tambem ser transmittidas pelo secretario deste;

5°, cumprir as determinações verbaes ou escriptas do Ministro;

6°, propôr ao Ministro verbalmente ou por escripto as providencias que julgar convenientes, e consultal-o no que parecer a bem do serviço publico;

7°, crear e rubricar os livros necessarios para a escripturação, protocollos especiaes e registro da directoria geral;

8°, designar os empregados que deverão auxiliar a secção, onerada por affluencia de trabalho, podendo removel-os de uma para outra, quando o serviço o exigir;

9°, ter sob sua responsabilidade as cifras telegraphicas e a correspondencia que por sua natureza não tenha de ser distribuida ás secções;

10, preparar e fazer preparar os projectos de regulamentos e instrucções para a execução das leis, e para a direcção, processo, ordem e economia do serviço de sua directoria;

11, apresentar ao Ministro, sempre que este o determinar, uma synopse dos trabalhos realizados pelas secções, e dos que não tiverem sido feitos em tempo, declarados os motivos da demora;

12, lavrar despachos interlocutorios sobre audiencias de outra directoria, ou de chefes de serviço;

13, corresponder-se directamente com os chefes de serviço dos diversos Ministerios;

14, mandar passar por despacho assignado, não havendo inconveniente, as certidões requeridas, que serão authenticadas pelo director da secção respectiva;

15, assignar, quando não fôr dirigido aos Ministros de Estado, ás mesas das Camaras Legislativas Federaes, ao Supremo Tribunal Federal, ao Tuibunal de Contas, aos Presidentes e Governadores dos Estados e ao Prefeito do Districto Federal, a correspondencia feita em nome do Ministro, relativamente ás informações, pareceres e esclarecimentos para iustrucção e decisão dos negocios, bem como as communicações, recebimentos ou remessas de papeis;

16, conferenciar, quando julgar necessario, com os outros directores geraes;

17, prestar-lhes ou a quaesquer autoridades, espontaneamente ou mediante requisição, os esclarecimentos precisos;

18, dar audiencia todos os dias uteis, em hora préviamente fixada ás partes que o procurarem para negocios, affectos á sua Diredtoria;

19, dar posse aos chefes das repartições annexas ao Ministerio, fazendo lavrar e assignar os respectivos termos de promessa;

20, dar posse a seus subordinados, fazendo lavrar e assignar os respectivos termos de promessa;

21, impôr as penas disciplinares, de conformidade com o capitulo X;

22, assignar a folha dos vencimentos dos empregados de sua Directoria, julgando ou não justificadas as faltas que contarem durante o mez, á vista do livro do ponto;

23, providenciar sobre as notas que tiverem de ser lançadas no livro do ponto;

24, enviar annualmente uma communicação ao Ministro, relativa á assiduidade dos empregados sob a sua direcção, acompanhado do seu juizo sobre cada um dos trabalhos mais importantes que houverem feito;

25, rever todo o expediente e lançar o seu « visto », quando não tiver de dar parecer, em todos os papeis que tenhão de ser levados á presença do Ministro;

26, visar as cópias ou extractos dos actos que tenham de ser publicados;

27, dar licença até 30 dias aos empregados, na conformidade do capitulo VIII;

28, representar ao Ministro sobre faltas ou delictos commettidos pelos empregados, quando a pena comminada exceda á sua alçada;

29, fornecer, na época conveniente, os dados e informações precisos para o relatorio annual do Ministro;

30, assignar instrucções, editaes e outras publicações officiaes;

31, ordenar, dentro da quota distribuida, as despezas com expediente e mais objectos necessarios, de cujo fornecimento é incumbido o porteiro;

32, exercer quaesquer outras attribuições que lhe couberem por este regulamento e mais disposições em vigor.

Art. 29. A cada um dos directores de secção, que são os chefes das respectivas secções, e como taes os unicos responsaveis perante os directores geraes, pelos serviços que por ellas correm, incumbe:

1º, auxiliar a direcção dos trabalhos, segundo as instrucções do director geral;

2º, informar e dar parecer sobre os negocios que houverem de ser levados ao conhecimento e deliberação do Ministro;

3º, dirigir, examinar, fiscalizar e promover todos os trabalhos que competirem á respectiva secção e entregal-os ao director geral, convenientemente feitos;

4º, cumprir e fazer cumprir as ordens do director geral;

5º, ter em dia os registros da secção e a classificação de minutas dos decretos, portarias, avisos e officios;

6º, prestar ao outro director de secção da mesma directoria geral as informações necessarias aos trabalhos respectivos;

7º, apresentar ao director geral, até o dia 20 de fevereiro de cada anno, as notas para o relatorio annual da directoria, com os documentos necessarios, e bem assim para o orçamento da despeza do Ministerio, na parte que lhe competir;

8º, apresentar ao director geral, no primeiro dia util de cada semana, a nota dos papeis que estiverem pendendo de exame, preparo ou expediente, assim como qualquer trabalho, que não tiver sido feito em tempo, com declaração do motivo da demora;

9º, propôr ao director geral as medidas que julgar convenientes, assim sobre a ordem e methodo dos trabalhos como sobre a insufficiencia do pessoal da secção;

10, advertir aos empregados da secção que faltarem ao cumprimento dos seus deveres ou não executarem as ordens superiores e representar ao director geral, quando o caso exigir a applicação de pena mais severa;

11, legalizar e authenticar as cópias e documentos que hajam de ser expedidos pela secção, depois de conferidos;

12, providenciar para que os trabalhos distribuidos aos seus auxiliares sejam processados pela ordem correspondente á data de sua distribuição, salvo os casos de urgencia proveniente de ordem superior, ou justificados por expiração de prazos;

13, attender ás partes no seu gabinete ou na sala de espera, não sendo permittido a estas ou quaesquer outras pessoas extranhas a entrada nas outras salas da secção;

14, encerrar o ponto dos empregados á hora regulamentar;

15, organizar a synopse e indice das leis, regulamentos, instrucções e decisões peculiares aos assumptos tratados na secção;

16, providenciar sobre a remessa ao archivo da Secretaria dos processos já resolvidos, cumprindo executar-se este serviço nas horas do expediente normal, e não devendo permanecer na secção papeis senão pertencentes ao anno corrente e ao anterior;

17, remetter ao director geral até a hora fixada por este, parte dos papeis informados pela secção, podendo, entretanto, submetter posteriormente ao estudo do mesmo director outros papeis informados, de natureza urgente; communicando-lhe, sempre que tal succeda, o motivo da não remessa da pasta.

Art. 30. Aos officiaes compete:

1º, executar os trabalhos que lhes forem distribuidos pelos directores de secção;

2º, coadjuvarem-se, prestando informações reciprocas, e communicando uns aos outros o que fôr adequado á perfeita execução dos differentes serviços.

Art. 31. Compete ao bibliothecario:

1º, manter a bibliotheca na melhor ordem e estado de conservação;

2º, organizar o respectivo catalogo;

3°, dirigir o serviço de expedição de publicações do Ministerio, ou das que este adquirir ;

4°, executar quaesquer outros trabalhos, de que fôr encarregado pelo Ministro e pelo director geral do Expediente.

Art. 32. Ao redactor do Boletim do Ministerio, compete organizar o Boletim e providenciar sobre a publicação do mesmo, de accôrdo com as instrucções que lhe forem dadas pelo Ministro e director geral do Expediente, cabendo-lhe ainda outros trabalhos que por aquelle lhe forem determinados, relativos a informações pedidas ao Ministerio.

Art. 33. Ao auxiliar do Boletim compete tambem fazer a expedição de publicações do Ministerio e coadjuvar o bibliothecario na execução dos trabalhos a cargo deste.

Art. 34. Ao porteiro compete:

1°, abrir e fechar a secretaria;

2°, velar pela segurança e asseio do edificio ;

3°, comprar, de ordem do gabinete e dos directores geraes, os objectos necessarios para o serviço da secretaria, apresentando as contas documentadas das despezas ;

4°, expedir toda a correspondencia official;

5°, pôr o sello da secretaria nos actos que exigirem esta formalidade;

6°, dirigir o serviço dos correios e fiscalizar a despeza com o transporte dos mesmos para a entrega da correspondencia;

7°, ordenar e fiscalizar o trabalho dos serventes, propondo aos directores geraes a dispensa dos que não servirem bem ;

8°, encerrar o ponto do seu ajudante, dos continuos e dos correios ;

9°, representar aos directores geraes sobre procedimento dos continuos e correios.

Art. 35. Ao judante do porteiro compete coadjuvar o porteiro, bem como substituil-o em suas faltas e impedimentos.

Art. 36. Aos correios compete fazer entrega da correspondencia e auxiliar o serviço da portaria.

Art. 37. Aos continuos compete o serviço de transmissão dos papeis e de recados dentro da Secretaria de Estado.

CAPITULO VII

VENCIMENTOS E DESCONTOS POR FALTAS

Art. 38. Competem aos empregados da Secretaria de Estado os vencimentos fixados na tabella annexa a este regulamento, de accôrdo com a lei n. 2.092, de 31 de agosto de 1909.

Art. 39. Não soffrerá desconto o empregado que deixar de comparecer a Secretaria, por se achar incumbido :

1°, de qualquer trabalho ou commissão, de ordem do Ministro ;

2°, de serviço da Secretaria que exija trabalho fóra della, quer durante as horas do expediente, quer nas demais horas do dia, com autorização do director geral ;

3°, de qualquer trabalho gratuito obrigatorio, em virtude de lei.

Em qualquer destas hypotheses se fará declaração no livro do ponto e na folha do vencimento.

Art. 40. O empregado perderá:

§ 1°. Todos os vencimentos, quando faltar ao serviço sem causa justificada ; retirar-se, antes de findos os trabalhos sem autorização do director geral ou de quem suas vezes fizer, ou fôr suspenso do emprego, de accôrdo com o que preceitúa o art. 74.

§ 2°. Toda a gratificação, quando faltar com causa justificada, comparecer depois de encerrado o ponto, sem causa justificada, ou retirar-se com autorização do director geral antes de encerrados os trabalhos.

§ 3°. Metade da gratificação, quando comparecer, com causa justificada, depois de encerrado o ponto, nas tres primeiras faltas durante o mez e, si houver excesso, dahi em deante toda a gratificação.

Art. 41. Serão consideradas causas justificativas de faltas, unicamente:

§ 1°. Molestia do empregado ou molestia grave de pessoa de sua familia, provada com attestado medico, quando o numero de faltas exceder de tres em cada mez;

§ 2°. Nojo, no periodo de sete dias;

§ 3°. Gala de casamento no periodo de sete dias.

Art. 42. Além de oito faltas, só será concedido abono, si o empregado obtiver licença, cujo tempo de gozo será contado em continuação ao das faltas justificadas até aquelle numero.

Art. 43. Não serão justificadas as faltas dadas entre a data da concessão ou da portaria da licença e aquella em que o empregado entrar no gozo da mesma. Nesse caso far-se-ha a devida annotação no livro do ponto.

Art. 44. As faltas se contarão á vista do livro do ponto, que deve haver em cada secção e será assignado pelos empregados, sendo contada um falta aos que não comparecerem para assignar o ponto durante o primeiro quarto de hora que seguir á marcada para começo dos trabalhos; aos que deixarem de fazel-o ao retirarem-se findo o expedienie do dia; e áquelles que se ausentarem durante as horas do expediente.

Art. 45. Sempre que á hora marcada, não estiver presente o funccionario incumbido de encerrar o ponto, fará as suas vezes o que dever substituil-o, ou na falta deste o mais antigo dentre os de igual ou immediata categoria, que tiver comparecido.

Paragrapho unico. Immediatamente depois do encerramento do ponto será remettida ao director geral uma relação dos empregados que não tiverem comparecido.

Art. 46. O director da 1ª secção da Directoria Geral do Expediente visará, logo que entre, o livro especial em que devem assignar o porteiro, seu ajudante, continuos e correios, com a declaração da hora do comparecimento.

Art. 47. O desconto por faltas interpoladas não comprehenderá os dias feriados; sendo, porém, successivas, comprehenderá todos os dias.

Art. 48. A' excepção dos directores geraes e funccionarios do gabinete do Ministro, da Bibliotheca e do Boletim do Ministerio, todos os demais empregados estão sujeitos ao ponto.

Art. 49. Ao substituto caberá, além do respectivo vencimento integral, uma gratificação igual á differença entre este e o do logar substituido.

Art. 50. O empregado que exercer interinamente logar vago perceberá todos os vencimentos deste, sem accumulação.

CAPITULO VIII

LICENÇAS

Art. 51. As licenças serão concedidas aos empregados, ou por molestia provada que os inhiba de exercer os cargos, ou por qualquer outro motivo justo, allegado por escripto.

§ 1°. A licença concedida por motivo de molestia dá direito á percepção de ordenado até seis mezes e de metade do ordenado por mais de seis mezes até 12 mezes.

§ 2°. A licença, por motivo que não seja molestia, importa o desconto da quarta parte do ordenado até tres mezes; da metade por mais de tres até seis, de tres quartas partes por mais de seis até nove, e de todo o ordenado dahi por diante.

§ 3º. Em nenhuma hypothese a licença dará direito á percepção da gratificação de exercicio, podendo, ainda que por motivo attendivel, ser concedida sem vencimentos.

Art. 52. O tempo da licença prorogada ou de novo concedida dentro de um anno, contado do dia em que houver terminado a primeira, será junto ao da antecedente ou antecedentes, afim de fazer-se o desconto de que trata o artigo anterior.

Art. 53. Para formar o maximo de seis mezes, de que trata o art. 51 § 1º deverá ser levado em conta o tempo das licenças concedidas pelos directores geraes e as interrupções de exercicio do emprego.

Art. 54. Esgotado o tempo de um anno, maximo dentro do qual podem as licenças ser concedidas com vencimentos, nos termos dos §§ 1º e 2º do art. 51, só se concederá nova licença com ordenado ou parte delle, depois que houver decorrido um anno contado do termo da ultima.

Art. 55. Depois que qualquer empregado tiver gozado de licença dada por lei, não poderá o Governo conceder-lhe nova licença com vencimentos, sem ter decorrido ao menos um anno do dia em que aquella tiver terminado.

Art. 56. Toda licença entender-se-ha concedida com a clausula de poder ser gozada onde approuver ao licenciado, dentro do paiz. Quando fôr fóra do paiz, a portaria o declarará.

Art. 57. Não se concederá licença com vencimentos ao empregado que não tiver exercido o cargo, pelo menos seis mezes.

Art. 58. Ficará sem effeito a licença, si o empregado que a tiver obtido não entrar no gozo della dentro do prazo de um mez, a contar da data da sua publicação no *Diario Official*.

Art. 59. E' permittido ao empregado que estiver no gozo de licença renuncial-a pelo resto do tempo, comtanto que reassuma o exercicio de seu logar.

Art. 60. O disposto nos artigos antecedentes terá applicação ao empregado que perceber simplesmente gratificação, ou cujo vencimento fôr de uma só natureza, do qual duas terças partes sómente serão consideradas como ordenado.

Art. 61. Não se considerarão renunciadas as licenças cuja interrupção provenha de serviço determinado por ordem superior ou de qualquer outro motivo independente da vontade do empregado.

Art. 62. As licenças poderão ser cassadas pelo Ministro quando este o julgar conveniente.

Art. 63. Ainda quando apresente parte de doente, não tem direito a vencimento algum o empregado que, depois de findo o prazo da licença com ordenado ou sem elle, permanecer fóra do exercicio do logar.

No caso de continuar impossibilitado de reassumir o exercicio, deverá pedir nova licença, que só lhe será concedida, si justificar as faltas correspondentes ao tempo que houver excedido ao da anterior.

CAPITULO IX

APOSENTADORIA E MONTEPIO

Art. 64. Os empregados da secretaria só poderão ser aposentados, quando se invalidarem no serviço da Nação, por molestia ou idade avançada, nos termos da lei n. 117, de 4 de novembro de 1892.

Art. 65. Para verificar a invalidez do empregado da Secretaria, poderá o Ministro mandal-o á inspecção de saude, independente de requerimento.

Art 66. Perderá a aposentadoria o empregado que em qualquer tempo, por sentença passada em julgado, fôr convencido de haver, durante o exercicio de algum dos empregos, commettido os crimes de peita ou de suborno, ou praticado qualquer acto de traição, abuso de confiança ou revelação de segredo.

Art. 67 O montepio dos empregados será regulado pela lei n. 942 A, de 31 de outubro de 1890 e n. 1.045, de 21 de novembro de 1890, e pelo que, em modificação ou derogação destas, haja disposto o poder competente.

CAPITULO X

PENAS DISCIPLINARES

Art. 68. Os empregados da secretaria, nos casos de negligencia, falta de cumprimento de deveres, desobediencia, desrespeito ás ordens dos seus superiores hierarchicos, ausencia sem causa justificada, revelação de assumptos não publicados, ficarão sujeitos ás seguintes penas disciplinares:

1°, simples advertencia;
2°, reprehensão;
3°, suspensão.

Art. 69. São competentes para applicar as penas de advertencia, os directores geraes e os directores de secção.

Art. 70. Os directores geraes poderão impôr tambem as penas de reprehensão e de suspensão até 15 dias.

Paragrapho unico. Da pena de suspensão poderá o empregado recorrer, dentro do prazo de cinco dias, para o Ministro.

Art. 71. Só pelo Ministro poderá ser determinada a suspensão por tempo que exceda de 15 dias ou a do empregado comprehendido em alguns dos seguintes casos:

1°, prisão por motivo não justificavel;
2°, cumprimento de pena que obste o desempenho das funcções do empregado;
3°, exercicio de qualquer cargo, industria ou occupação que prive o empregado do exacto cumprimento de seus deveres;
4°, pronuncia em crime commum ou de responsabilidade, quer o empregado se livre solto ou preso;
5°, tnecessidade de suspensão como medida preventiva ou de segurança.

Ar. 72. O empregado que faltar oito dias consecutivos á secretaria, sem participação escripta ao seu chefe, incorrerá *ipso facto* na pena disciplinar de suspensão do exercicio, com perda de vencimentos e antiguidade por oito a quinze dias.

Art. 73. Não obstante a discriminação das competencias, ás autoridads superiores é facultada a applicação das penas mais brandas estabelecidas neste regulamento.

Art. 74. A suspensão, excepto nos casos de medida preventiva ou de pronuncia, privará o empregado, pelo tempo correspondente, do exercicio do emprego, da antiguidade e de todos os vencimentos.

Na hypothese de suspensão preventiva, o funccionario deixará de receber a gratificação, e na de pronuncia ficará privado, além disso, de metade do ordenado até ser afinal condemnado ou absolvido, restituindo-se a outra metade, dada a absolvição.

CAPITULO XI

TEMPO DE TRABALHO E PROCESSO DO EXPEDIENTE

Art. 75. O trabalho das diversas directorias geraes começará ás 10 horas da manhã e terminará ás 3 da tarde, em todos os dias uteis.

Art. 76. Poderão os directores geraes por urgencia do serviço, prorogar as horas do expediente. ou mandar executar, em horas ou dias exceptuados, na secretaria ou fóra desta, por quaesquer empregados, trabalhos que forem julgados necessarios.

Art. 77. Para a verificação da entrada e destino dos papeis haverá os protocollos necessarios, comprehendendo:

I. — Numero de ordem e data da entrada;
II. — Indicação do assumpto e procedencia;
III. — Distribuição á secção encarregada do processo;
IV. — Data da remessa ao Ministro;

V. — Nota do despacho e data da expedição do acto respectivo.

Art. 78. Os papeis serão processados e levados ao conhecimento do Ministro :

I — Immediatamente si contiverem assumpto urgente ;

II. — Em prazo não excedente de 15 dias, salvo quando tiver de ser ouvida qualquer outra repartição, ou quando a gravidade do assumpto ou accumulação do serviço exigir maior espaço, cumprindo aos directores de secção prestar ao director geral as necessarias informações sobre a causa da demora, afim de que este depois de examinal-as, fique habilitado a informar ao Ministro.

Art. 79. A fórma ordinaria do processo relativo ao expediente comprehenderá o seguinte :

1°, registro da entrada do papel ;

2°, extracto e informação da secção a que pertencer, com indicação dos precedentes, estylos ou tradições applicaveis ao caso, e o parecer da secção quando necessario, devendo acompanhal-os os papeis convenientes para esclarecimento e decisão do negocio de que se trata.

3°, o — visto — do director, o qual, attendendo á informação e ao parecer da secção, expenderá o mais que convier, emittindo ao mesmo tempo o seu juizo.

Art. 80. Os processos serão organizados á semelhança de autos forenses, de modo que os documentos, informações e pareceres sejam presos por ordem chronologica, ou pela connexão das materias, permittindo assim sua facil leitura e evitando-se á sua disposição e collocação tumultuarias, que impossibilitam o exame ; não sendo admissiveis processos com informações e pareceres escriptos á margem dos papeis.

Art. 81. Os pareceres deverão ser claros, concisos, isentos de prevenção ou animosidade, sem incidentes extranhos ao objecto em estudo, de que jámais se afastarão.

Paragrapho unico. Aos directores cabe mandar, por despacho, cancellar os pareceres, que, de qualquer modo, se afastarem das prescripções precedentes, quando assim o julgarem conveniente.

Art. 82. E' dispensado o registro :

I — das leis e dos decretos numerados, dos regulamentos e instrucções ;

II — das portarias, avisos e officios, cujas minutas serão classificadas systematicamente e encadernadas.

CAPITULO XII

NORMAS E FORMULAS RELATIVAS AOS ACTOS EMANADOS DOS PODERES LEGISLATIVO E EXECUTIVO E AOS ACTOS DO MINISTERIO

Art. 83. As leis e as resoluções adoptadas pelo Congresso Nacional serão publicadas por decreto (Constituição, art. 48 § 1).

§ 1°. Tratando-se de resoluções que contenham normas geraes e disposições de natureza organica ou que tenham por fim crear direito novo, observar-se-ha a seguinte redacção :

Lei n......de......de...........de.......

(Ementa)

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil :

O Congresso Nacional decreta e eu sancciono o seguinte :

(Segue-se a lei em sua integra até o ultimo artigo).

Rio de Janeiro, em....de..............de.... tantos da Independencia e tantos da Republica.

Assignaturas do Presidente da Republica
e do Ministro ;

§ 2°. Tratando-se de resoluções que consagrarem medidas de caracter administrativo, politico, de interesse individual ou transitorio, redigir-se-ha do seguinte modo:

(Ementa)

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

O Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte resolução:
(Segue-se o texto da resolução até o ultimo artigo.)

Rio de Janeiro, em...de.......de... tantos da Independencia e tantos da Republica.

Assignaturas do Presidente da Republica
e do Ministro.

Art. 84. As leis e decretos legislativos de competencia privativa do Congresso Nacional, que independam de sancção ou enviados para a simples promulgação, serão publicados sob a seguinte fórmula:

Lei ou decreto n. ...de...de.......de...

(Ementa)

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:
O Congresso Nacional decreta e eu promulgo a seguinte lei (ou resolução):
(Segue-se o texto da lei ou do decreto.)

Rio de Janeiro, em...de.......de... tantos da Independencia e tantos da Republica.

Assignaturas do Presidente da Republica
e do Ministro.

Art. 85. Na correspondencia do Poder Executivo com o Legislativo observar-se-hão as seguintes normas:

§ 1°. Tratando-se de actos de natureza politica ou propostas do Governo Federal, a mensagem do Presidente da Republica será transmittida ao presidente da Camara ou do Senado com uma nota do Ministro;

§ 2°. Nos casos em que o Presidente da Republica haja de prestar informações pedidas pelo Congresso e estas dependam do Ministro, o Ministro fará uma exposição que será transmittida por mensagem acompanhada de aviso;

§ 3°. A remessa de papeis relativos a simples expediente e demais communicações do Ministro, far-se-ha por avisos ao 1° secretario de qualquer das Camaras.

Art. 86. Serão numerados os actos do Poder Legislativo e os decretos do Poder Executivo, excepto os referentes á nomeação, demissão e aposentadoria de empregados.

Art. 87. Os actos do Poder Executivo que deverem ter a fórma de decretos numerados, serão expedidos sob a seguinte fórmula:

DECRETO N ... de .... de ...... de...

(Ementa)

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil: (Seguem-se os considerandos quando seja caso disso.)
Decreta: (Segue-se o texto do decreto.)
Rio de Janeiro, em ... de ...... de ..... de ... tantos da Independencia e tantos da Republica.

Assignaturas do Presidente da Republica
e do Ministro

Art. 88. Os decretos não numerados, de nomeação, demissão e aposentadoria serão redigidos do seguinte modo:

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, resolve :

(Segue-se o decreto.)

Rio de Janeiro, em ... de ...... de ... tantos da Independencia e tantos da Republica.

Art. 89. Nas portarias do Ministro observar-se-ha a fórmula :

O Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, resolve, etc.

Art. 90. As portarias dos directores geraes serão redigidas do seguinte modo:

O Director Geral da Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, usando das attribuições que lhe confere o art..... do regulamento approvado pelo decreto n.... ... de.......... resolve, etc...

Art 91. Nos actos officiaes, a direcção será dada antes do contexto dos mesmos, quando se referirem aos Ministros de Estado, membros das Mesas das Camaras Legislativas Federaes, Presidentes ou Governadores dos Estados, presidente do Supremo Tribunal Federal, presidente do Tribunal de Contas e Prefeito do Districto Federal.

Nos demais casos a direcção será escripta em linha inferior á da assignatura do Ministro.

CAPITULO XIII

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

Art. 92. As directorias geraes são repartições distinctas e independentes entre si, immediatamente subordinadas ao Ministro.

Art. 93. As nomeações para os logares de directores geraes serão sempre feitas com designação de directorias. Quanto aos demais empregados, o Ministro por despacho em expediente designará as directorias em que devam servir, de modo a ser mantida a organização constante dos arts. 6 a 9 deste regulamento.

Art. 94. E' prohibido aos empregados constituirem-se procuradores das partes em negocios que devem ser processados na Secretaria de Estado, excepto si forem de seus ascendentes, descendentes, irmãos ou cunhados, uma vez que não tenham de ser por elles processados ou despachados.

Art. 95. Com excepção dos directores geraes e dos directores de secção, nenhum empregado poderá receber na sala onde trabalha, as pessoas que os procurarem, cabendo aos directores de secção providenciar quanto á rigorosa observancia desta disposição.

Art 96. Os empregados do Ministerio não poderão fazer contractos com o Governo directa ou indirectamente, por si ou como representantes de outrem, dirigir bancos, companhias ou emprezas, sejam ou não subvencionadas pela União, salvo as excepções indicadas em leis especiaes, requerer ou promover para si ou para outrem a concessão de privilegios, garantias de juros ou outros favores similhantes, excepto privilegio de invenção.

Aquelle que infringir esta disposição incorrerá na pena de perda do emprego.

Art. 97. Os empregados da Secretaria de Estada terão annualmente 15 dias de ferias, de que gozarão sem prejuizo do serviço, a juizo dos directores. Estas ferias prescrevem findo o anno.

Art. 98. Os directores geraes teem o direito de gozar de igual numero de dias de ferias. Quando afastados do exercicio dos cargos, por esse motivo, serão substituidos de accôrdo com as disposições deste regulamento. Estas substituições não dão direito a maior vencimento.

Art. 99. Para auxiliar ao trabalho das directorias e do gabinete, poderão ser admittidas por ordem do Ministro, senhoras dactylographas, mediante uma gratificação diaria ou mensal, fixada de accôrdo com o valor do trabalho e com os recursos das verbas orçamentarias.

Art. 100. Os empregados actuaes que não forem incluidos no quadro do pessoal da secretaria, e contem mais de 10 annos de serviço publico com direito á aposentadoria, ficarão addidos, de accôrdo com o § 1° do art. 22, n. III da lei n. 2.221, de 30 de dezembro da 1909.

Art. 101. As primeiras nomeações, em consequencia da reforma constante deste regulamento, não estarão sujeitas ás condições prescriptas para o provimento dos cargos da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

Art. 102. As duvidas, que por ventura se suscitarem na execução deste regulamento, serão resolvidas por decisão do Ministro.

Art. 103. O presente regulamento será applicado subsidiariamente, ás repartições e commissões subordinadas ao Ministerio da Viação e Obras Publicas, naquillo em que forem omissos os regulamentos e instrucções especiaes.

Art. 104. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 8 de setembro de 1910.— *Francisco Sá.*

Tabella dos vencimentos que competem aos empregados da Secretaria da Viação e Obras Publicas, de accôrdo com o decreto legislativo n. 2.092, de 31 de agosto de 1910.

	EMPREGADOS	ORDENADO	GRATIFICAÇÃO	VENCIMENTO	TOTAL
3	Directores geraes	12:000$000	6:000$000	18:000$000	54:000$000
6	Directores de secção	8:000$000	4:000$000	12:000$000	72:000$000
6	Primeiros officiaes	6:400$000	3:200$000	9:600$000	57:600$000
7	Segundos officiaes	4:800$000	2:400$000	7:200$000	50:400$000
15	Terceiros officiaes	3:600$000	1:800$000	5:400$000	81:000$000
1	Porteiro	4:000$000	2:000$000	6:000$000	6:000$000
1	Ajudante de porteiro	2:400$000	1:200$000	3:600$000	3:600$000
4	Continuos	1:600$000	800$000	2:400$000	9:600$000
4	Correios	1:600$000	800$000	2:400$000	9:600$000
					343:800$000

O secretario, os officiaes e os auxiliares de gabinete, o bibliothecario, o redactor do Boletim do Ministerio e o seu auxiliar, perceberão a gratificação mensal que lhes fôr fixada pelo Ministro.

Os correios terão a gratificação semestral de 150$ para fardamento e a diaria de 1$ quando em serviço.

Os continuos perceberão, além dos vencimentos da tabella, a gratificação annual de 50$, de uma só vez.

Os serventes perceberão o salario mensal de 150$000.

Rio de Janeiro, 8 de setembro de 1910.— *Francisco Sá.*

Transporte por automoveis

DECRETO N. 8.324 — 27 de outubro de 1910

Approva o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automoveis

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante do art. 28 § 1º da lei n. 2.221 de 30 dezembro de 1909 e do art. 22 n. X da lei n. 1841 de 31 de dezembro de 1907 e tendo em vista a necessidade de facilitar os transportes no paiz, decreta :

Artigo unico. E' approvado o regulamento que com este baixa, assignado pelo Ministro e Secretario de Estado da Viação e Obras Publicas, para o serviço subvencionado de transporte de passageiros ou mercadorias por meio de automoveis industriaes, ligando dous ou mais Estados da União ou dentro de um só Estado.

Rio de Janeiro, 27 de outubro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá

Regulamento a que se refere o decreto numero 8.324, de 27 de outubro de 1910

Concessão e construcção das estradas de rodagem para automoveis

Art. 1º. A's emprezas ou particulares, que organizarem o serviço de transporte de passageiros e cargas, por meio de automoveis industriaes, entre dous ou mais Estados da União, ou ainda mesmo dentro de um só Estado será concedida uma subvenção kilometrica nunca excedente de quatro contos de reis por kilometro de estrada construida, nos termos deste regulamento.

Art. 2º. Para a concessão dessa subvenção kilometrica deverão os pretendentes submetter á approvação do Ministro da Viação e Obras Publicas os projectos e estudos definitivos das estradas que tiverem de construir, organizados de accôrdo com as disposições seguintes :

a) Planta geral da estrada de rodagem na escala de 1:4000, em que serão indicados os raios de curvas e a configuração do terreno por curvas de nivel espaçados de tres metros, bem como uma zona de 50 metros, pelo menos, de cada lado, os campos mattas, terrenos pedregosos e, sempre que fôr possivel, a divisa das propriedades particulares ;

b) Perfil longitudinal na escala de 1:400 para as cotas e de 1:4000 para as distancias das projecções horizontaes ;

c) Projecto das principaes obras de arte a construir, na escala de 1:200 ;

d) Perfil transversal typo da estrada, indicando a parte a macadamizar, os accostamentos e as valletas ;

e) Orçamento das excavações, das obras de arte e da macadamização do leito.

Todos estes planos serão acompanhados de cadernetas de campo devidamente authenticadas.

Art. 3º. As curvas terão um raio minimo de 50 metros, que poderá ser reduzido excepcionalmente a 30 metros, nas regiões montanhosas, onde adopção de raios maiores torne dispendiosa a construcção das estradas.

As que forem reversas serão separadas por alinhamentos rectos de 10 metros de extensão pelo menos.

As rampas serão no maximo de 5%.

Art. 4º. Antes de resolver sobre propostas apresentadas e submettidas á sua approvação, o Governo poderá mandar proceder, a expensas dos pretendentes, ás operações graphicas necessarias ao exame das propostas, podendo modifical-as como julgar conveniente.

Art. 5º. Nos contractos celebrados para construcção e exploração das estradas de que trata este regulamento, serão fixados prazos para começo e terminação das obras constantes dos planos approvados pelo Governo.

Art. 6º. As empresas ou particulares, que se propuzerem construir estradas de rodagem para transporte de passageiros e cargas, por meio de automoveis industriaes, não terão privilegio de zona ; ser-lhes-ha, porém, concedido o direito de uso e gozo dessas estradas pelo tempo que fôr fixado no respectivo contracto, e dos terrenos estrictamente indispensaveis á sua construcção e conservação.

Art. 7º. O concessionario executará todas as obras de arte e fará as que forem indispensaveis para que a estrada não crêe obstaculos ou qualquer embaraço ao escoamento das aguas pluviaes, com prejuizo do transito nas vias publicas.

Art. 8º. No cruzamento destes caminhos, ou ruas de povoados, terá o concessionario o direito de alterar a direcção de taes caminhos ou ruas, com o fim de melhorar os cruzamentos, precedendo consentimento do Ministro da Viação e Obras Publicas e quando fôr de direito, dos governos estadual ou municipal.

Art. 9º. Findo o prazo da concessão, que será fixado no respectivo contracto, a não haver disposição em contrario, reverterão para a União todas as obras e a estrada, sem indemnização alguma.

Neste caso a União poderá entregar a estrada ao uso livre do publico, desde que os Estados ou as Municipalidades tomem o encargo de conserval-a.

Art. 10. O concessionario estabelecerá uma linha telephonica em toda a extensão da estrada, podendo o Governo della utilizar-se em caso de necessidade.

Art. 11. Serão mantidas em perfeito estado de conservação, não só a estrada e suas dependencias, como tambem o material de transporte, de forma que possam preencher todas as condições de regularidade e segurança no serviço de transporte.

Art. 12. Todas as despezas e indemnizações, motivadas pela construção, conservação, trafego e reparação da estrada, correrão exclusivamenie por conta do concessionario.

Art. 13. O Governo reserva-se o direito de fazer executar pelo concessionario, ou por conta delle, durante o prazo da concessão, as alterações e novas obras, cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica, policia e regularidade do trafego.

Art. 14. A subvenção kilometrica de que trata o art. 1º, sómente se tornará effectiva depois de se verificar, por exame e inspecção feita pelo engenheiro fiscal, terem sido observadas as prescripções technicas exigidas por este regulamento. Os pretendentes fornecerão ao engenheiro o pessoal necessario para serem feitas taes verificações.

Art. 15. O pagamento desta subvenção será feito por extensão concluida entre os pontos inicial e terminal ou por trechos de 50 kilometros construidos e trafegados.

Art. 16. Aos Estados da União ou municipios que organizarem o serviço de transportes de cargas e passageiros, por meio de automoveis industriaes, poderá o Governo Federal conceder a subvenção do art. 1º, observadas as prescripções.

Art. 17. A subvenção poderá tambem ser concedida ás empresas ou particulares que estabeleçam o trafego por automoveis em estrada já existente que possa ser adaptada a esse serviço. Neste caso deverão apresentar ao Governo a planta e o perfil longitudinal da estrada, de modo a provar que ella satisfaz ás condições technicas do art. 3º.

A concessão só poderá ser feita depois de effectuado o exame a que se refere o art. 14.

MATERIAL RODANTE E MEDIDAS DE SEGURANÇA

Art. 18. Nenhum automovel poderá ser posto em serviço sem prévio exame do engenheiro fiscal, que deverá proceder ás experiencias que julgar convenientes, afim de verificar que não apresenta nenhuma causa de perigo sendo empregado no trafego da estrada. A infracção deste artigo sujeita o concessionario á penalidade estatuida pelo art. 33.

Art. 19. Os automoveis terão reservatorios, tubos e quaesquer peças destinadas a conter explosivos, ou inflammaveis, construidos de modo a não deixar escapar, nem cahir materia alguma que possa causar incendio ou explosão, e bem assim :

a) apparelhos dispostos de modo tal, que seu emprego não apresente nenhuma causa de perigo, e não possa causar damnos pelo desprendimento de gazes deletereos ;

b) orgãos de manobra bem dispostos de modo que o motorneiro possa accional-os sem deixar de prestar toda a attenção ao caminho que fôr percorrendo;

c) o raio visual para frente do vehiculo deve ser completamente livre e o manometro e outros apparelhos indicadores, que o motorneiro deve sempre ter á vista, devem ser collocados de modo a serem facilmente consultados. Durante a noite serão estes apparelhos bem illuminados.

d) o vehiculo deve ser disposto de modo a obedecer facilmente ao apparelho de direcção e a voltar com facilidade nas curvas de pequeno raio e os orgãos de direcção deverão offerecer todas as garantias de perfeita solidez.

Art. 20. Os automoveis devem ser providos de apparelhos aperfeiçoados que façam a inversão do movimento com rapidez, e serão providos de dous systemas de freios distinctos, bem aperfeiçoados e bastante efficazes, de modo a poderem, em dado momento, cada um de per si, supprimir automaticamente a acção propulsora do motor, ou neutralizal-a.

Art 21. O motorneiro deve estar constantemente senhor da velocidade de seu vehiculo, devendo diminuir a marcha ou mesmo parar o movimento, todas as vezes que o automovel possa ser causa de accidentes. A velocidade deverá ser reduzida o mais possivel nos pontos da estrada onde, por qualquer obstaculo, não se possa estender á distancia o raio visual, ou quando atravessar caminhos ou ruas de povoados.

Art. 22. A velocidade commercial minima para o transporte de mercadorias será de 6 kilometros por hora e a do transporte de viajantes, de 12 kilometros, devendo os automoveis empregados satisfazer a essas condições de serviço.

Art. 23. A approximação dos automoveis deverá ser annunciada á distancia por uma buzina ou trompa.

Art. 24. Os automoveis rebocando outros vehiculos não poderão circular sem que satisfaçam as exigencias do art. 17 ; e cada vehiculo rebocado será provido do mesmo systema de freios, sufficientemente efficazes, susceptiveis de serem accionados, quer pelo motorneiro quer pelo guarda-freio especial.

Art. 25. O motorneiro ao deixar o vehiculo é obrigado a tomar todas as precauções para evitar accidentes e supprimir o ruido do motor.

Art. 26. O trafego será feito com automoveis e vehiculos, cujo numero será fixado nos contractos que forem celebrados, nos termos deste regulamento e, uma vez inaugurado, não poderá ser interrompido.

TARIFAS DE TRANSPORTE E HORARIOS

Art. 27. A empreza gozará do privilegio de fazer os transportes por automoveis na estrada concedida, mas os preços destes serão fixados em tabellas approvadas pelo Governo Federal, não podendo exceder os dos meios ordinarios de conducção no tempo de organização da mesma tabella.

Art. 28. As tarifas, por esta forma organizadas, não poderão ser elevadas sem approvação do Governo Federal, serão, porém revistas, pelo menos, de cinco em cinco annos.

Art. 29. Gozarão de uma reducção de 50 % os transportes concedidos pelo Governo Federal:

A's autoridades e força federal, em diligencias;

A's munições de guerra;

Aos colonos e immigrantes, suas bagagens e instrumentos aratorios;

A's sementes e plantas enviadas pelo Governo Federal,

Aos generos enviados pelo mesmo Governo para attender aos soccorros publicos por qualquer calamidade.

Art. 30. As malas do correio, bem como quaesquer sommas de dinheiro, enviadas pelo Thesouro Nacional, serão transportadas gratuitamente.

Art. 31. Pelos preços fixados nessas tarifas, a empreza será obrigada a a transportar constantemente, com cuidado, exactidão e presteza, as mercadorias, os passageiros, suas bagagens, os animaes domesticos e os valores que lhe forem confiados.

Art. 32. As emprezas submetterão á approvação do Governo os horarios dos autmoveis de passageiros e a sua lotação maxima em passageiros e bagagens.

Os automoveis de mercadorias serão em numero sufficiente para transportar a tonelagem exigida pelas condições da estrada.

Os concessionarios apresentarão annualmente ao Governo estatisticas completas sobre o movimento de passsageiros e mercadorias, organizadas de accôrdo com as instrucções do engenheiro fiscal.

Penalidades e fiscalização

Art. 33. Os concessionarios ficarão sujeitos á multas de 200$ a 1:000$ impostas pelo Governo Federal, no caso de ser o trafego suspenso por mais de 30 dias consecutivos.

Art. 34. Si a interrupção do trafego se prolongar por mais de 60 dias, sem sem motivo justificado, a juizo do Governo Federal, será imposta a pena de caducidade da concessão, revertendo a estrada e todo o material, fixo e rodante, para a União, como indemnização do que o Thesouro Federal houver pago a titulo de subvenção kilometrica.

Art. 35. A fiscalização dos contractos celebrados com emprezas ou particulares, para a construcção e exploração de estradas servidas por automoveis, nos termos deste regulamento, será exercida por engenheiros fiscaes nomeados pelo Governo Federal, sendo aproveitados para esses cargos os fiscaes das estradas de ferro mais proximas.

Art. 36. As emprezas serão obrigadas a observar as disposições do decreto n. 1.930, de 26 de abril de 1857, na parte que fôr applicavel, e bem assim quaesquer outras que fôrem decretadas para policia e segurança da circulação das estradas servidas por motores aperfeiçoados.

Art. 37. As emprezas ou particulares que tiverem concessões estaduaes para o estabelecimento de transporte por meio de automoveis, deverão submetter á approvação do Ministro da Viação e Obras Publicas, nos termos deste regulamento, todos os planos da estrada e suas dependencias, instruindo a petição em que solicitarem a subvenção do art. 1º com cópia authentica do contracto e lei estadual que houver autorizado tal concessão.

Art. 38. O Governo Federal terá o direito de exigir das emprezas que houverem obtido dos Estados concessões para construcções e explorações, addiccionaes ás contrahidas para com as administrações estaduaes que julgar conveniente nos termos deste regulamento.

Art. 39. São consideradas nas condições de gozar da subvenção kilometrica de que trata o art. 1º, as estradas que directamente servirem de principal communicação entre os centros productores, de qualquer Estado e os mercados do littoral ou marginaes aos rios e lagôas navegaveis ou de outro Estado, e bem assim as que fôrem subsidiarias das estradas de ferro em trafego.

Rio de Janeiro, 27 de outubro de 1910.—*Francisco Sá*.

Diversos

DECRETO (LEGISLATIVO) N. 2.277 — De 8 de novembro de 1910

Autoriza o Presidente da Republica a abrir o credito de 60:000$, supplementar á verba 18ª « Eventuaes » do art. 15 da lei n. 2.050, de 31 de dezembro de 1908.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

O Congresso Nacional decreta e eu sancciono a resolução seguinte:

Artigo unico. Fica o Presidente da Republica autorizado a abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 60:000$, supplementar á verba 18ª — Eventuaes — do art. 15 da lei n. 2.050, de 31 de dezembro de 1908; revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá.

DECRETO (LEGISLATIVO) N. 2.332 — De 28 de dezembro de 1910

Autoriza o Presidente da Republica a abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 570:417$479, metade ouro e metade papel, supplementar á verba n. 11 do art. 18 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancciono a resolução seguinte:

Artigo unico. Fica o Presidente da Republica autorizado a abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 570:417$479, metade ouro e metade papel, supplementar á verba n. 11 do art. 18 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, afim de occorrer ao pagamento do serviço de illuminação publica da Capital Federal; revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 28 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.
J. J. Seabra.

DECRETO N. 8.090 — De 7 de julho de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 10:000$, para despezas de desobstrucção do rio Paracatú.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização que lhe confere o n. VII, letra *g*, do art. 18 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 10:000$, para as despezas relativas á desobstrucção do rio Paracatú, da barra de S. Francisco ao porto de Burity.

Rio de Janeiro, 7 de julho de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá.

DECRETO N. 8.278 — De 6 de outubro de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 13:950$, para occorrer ao pagamento, no quarto trimestre do corrente anno, dos funccionarios não aproveitados na organização do Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, de accôrdo com o disposto no art. 4°, n. 4, da lei n. 1.606, de 29 de dezembro de 1906, e tendo em vista o alvitre suggerido pelo Tribunal de Contas, em sessão de 4 de fevereiro do corrente anno, e constante do officio do seu presidente dirigido ao Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 13:950$, para occorrer ao pagamento, no quarto trimestre do corrente anno, dos funccionarios que, na conformidade do dispositivo citado, não foram aproveitados na organização do Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio.

Rio de Janeiro, 6 de outubro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.346 — De 8 de novembro de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 60:000$, supplementar á verba 18ª « Eventuaes », do art. 15 da lei n. 2.050, de 31 de dezembro de 1908.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização conferida pelo decreto n. 2.277, de 8 de novembro de 1910, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 60:000$, supplementar á verba 18ª « Eventuaes », do art. 15 da lei n. 2.050, de 31 de dezembro de 1908.

Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.414 — de 7 de dezembro de 1910

Concede a Carlos G. da Costa Wigg e Trajano Saboia Viriato de Medeiros, ou a Companhia que organizarem, os favores dos decretos ns. 8.019, de 19 de maio de 1910, 5.646, de 22 de agosto de 1905 e 947 A, de 14 de novembro de 1890.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereram Carlos G. da Costa Wigg e Trajano Saboia Viriato de Medeiros, decreta;

Artigo unico. Ficam concedidos aos industriaes Carlos G da Costa Wigg e Trajano Saboia Viriato de Medeiros, ou á Companhia que organizarem, os fa-

vores constantes dos decretos n. 8.019, de 19 de maio de 1910, 5.646, de 22 de agosto de 1905 e 947 A, de 4 de novembro de 1890 para o estabelecimento da metallurgia do ferro e aço e exportação dos minerios de ferro; de accôrdo com as clausulas que com este baixam assignadas pelo ministro da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 7 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

Clausulas a que se refere o decreto n. 8.414

I

E' concedida aos industriaes Carlos G. da Costa Wigg e Trajano Saboia Viriato de Medeiros, ou á Companhia que organizarem, os favores dos decretos ns. 8.019, de 19 de maio de 1910, 5.646 de 22 de agosto de 1905 e 947 A de 4 de novembro de 1890, para o estabelecimento de metallurgia de ferro e aço e para a exportação dos minerios de ferro.

II

Os concessionarios obrigam-se a montar em Miguel Bournier ou em outro ponto mais conveniente á margem da Estrada de Ferro Central do Brazil o alto forno ou altos fornos apropriados a producção annual minima de 24.000 toneladas de ferro gusa, e as installações para a sua conversão em ferro e aço laminados para os usos industriaes correntes e na proporção das necessidades do mercado.

III

Farão para esse fim todas as installações de mineração, metallurgia e quasquer outras que constituem dependencias do serviço, inclusive habitações e usinas hydro-electricas para força ou outra qualquer applicação industrial, bem como as installações de extracção e exportação do minerio de ferro e manganez e para a carga e descarga no porto do Rio de Janeiro.

IV

Os concessionarios poderão transportar pela Estrada de Ferro Central do Brazil o carvão, o minerio, os fundentes e todos os productos de sua fabricação, de accôrdo com os fretes previstos no art. 1° do decreto n. 8.019. Para o tranporte das machinas, materiaes e apparelhagem das installações metallurgicas e de mineração, a que se refere a clausula III, vigorará o frete da tarifa n. 10 da Estrada de Ferro Central e para os demais artigos comprehendidos na mesma clausula, o frete da tarifa n. 3, classe n. 9.

V

Os concessionarios construirão na bahia do Rio de Janeiro ou em outro ponto do littoral que fôr julgado mais conveniente, as installações necessarias para a carga e descarga dos minerios, do carvão e de outros productos para a exploração de sua industria, devendo o local dos mesmos e seu projecto ser submettido á approvação do Governo.

VI

O Governo garante nas linhas da bitola larga o transporte annual pela Estrada de Ferro Central do Brazil de 240.000 toneladas de minerio para a exportação e de todos os materiaes necessarios á construcção e funccionamento das usinas; bem assim ligará as alludidas installações de carga e descarga ás linhas da mesma Estrada. Os concessionarios, por seu turno, ficam obrigados a fazer todo o serviço de descarga do carvão importado para a Estrada pelo preço de 300 reis por tonelada.

VII

Os concessionarios terão os onus e vantagens dos decretos n. 8.019, de 19 de maio de 1910, n. 5.646, de 22 de agosto de 1905 e n. 947 A, de 4 de novembro de 1890, applicaveis á construcção da usina e suas dependencias, bem como ao custeio da mesma.

Em vista do que dispõe o art. 8º do decreto n. 947 A, citado, terão os concessionarios a preferencia para o fornecimento aos serviços do Estado ou de concessão federal, levando-se em conta, nos preços dos artigos extrangeiros, o valor dos direitos respectivos e outras despezas de importação.

VIII

O prazo para a montagem dos altos fornos, com a capacidade de 24.000 toneladas annuaes, será de dous annos, e para as installações completas de fabricação do ferro laminado, será de tres annos, contados os prazos da assigatura do contracto.

O minerio de ferro poderá ser exportado desde a assignatura do contracto, quando, para esse fim, os concessionarios se tenham apparelhado.

IX

Para garantia da execução do contracto, os concessionarios depositarão no Thesouro Nacional a caução de 24:000$ em dinheiro ou em apolices da divida publica, caução que só poderá ser levantada quando esgotado o prazo de concessão, de accôrdo com o art. 2º do decreto n. 8.019, citado.

X

Si os concessionarios obtiverem do Congresso Federal os premios de fabricação e a garantia de consumo de certa tonelagem de trilhos por anno, a que se referem no requerimento de 27 de outubro de 1910, ficam obrigados a montar, em condições analogas ás anteriores, uma grande usina productora de ferro e aço, com a capacidade de 150.000 toneladas por anno, podendo, então, exportar 1.500.000 toneladas de minerio annualmente, e gozar dos demais favores desta concessão.

O prazo de montagem dessa usina será de cinco annos, contados da data em que Governo notificar a concessão dos alludidos favores, devendo, então, a caução ser elevada a 150:000$000.

XI

Os concessionarios ficam sujeitos, pelas infracções do contracto, a multas de 500$ até 5:000$ e o dobro nas reincidencias, impostas pelo Governo, conforme a gravidade da falta.

Essas multas serão descontadas da caução, quando os concessionarios não as pagarem dentro do prazo que lhes fôr intimado.

XII

Si descorridos os prazos, de que trata a clausula 8ª, para a montagem das usinas, não estiver iniciada a respectiva construcção, ficará, *ipso facto*, caduca a concessão, com perda da caução.

Igualmente fica estabelecida essa penalidade para o caso de não ser assignado o contracto referente a esta concessão, dentro do prazo de 30 dias, contados desta data.

XIII

Os concessionarios entrarão para os cofres da União com a importancia annual de 6:000$ em duas prestações semestraes, para as despezas de fiscalização do contracto.

Essa quota de fiscalização será levada ao dobro, na hypothese prevista pela clausula X.

XIV

Quaesquer duvidas que se suscitarem na applicação dos favores ou apreciação dos encargos resultantes dessa concessão, serão resolvidas administrativamente por arbitramento amigavel, na fórma da legislação em vigor.

Rio de Janeiro, 7 de dezembro de 1910.— *J. J. Seabra.*

DECRETO N. 8.469 — de 28 de dezembro de 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 570:417$479, metade ouro e metade papel, supplementar á verba n. 11, do art. 18 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorisação que lhe confere o decreto legislativo n. 2.332, desta data, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 570:417$479, metade ouro e metade papel, supplementar á verba n. 11, do art. 18 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, afim de occorrer ao pagamento do serviço de illuminação publica da Capital Federal.

Rio de Janeiro, 28 de dezembro de 1910, 89º da Independente e 22º da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

AVISO N. 312 — de 9 de julho de 1910

Ao Prefeito do Districto Federal— Respondendo á carta de V. Ex., de 4 de maio ultimo, relativamente ao fechamento dos trechos das ruas Mello e Souza e do Cortume, tenho a honra de communicar a V. Ex. que o ministerio a meu cargo acceita na parte que lhe diz respeito a condição exigida por essa prefeitura para aquelle fim, deixando de manter a praça alli projectada, nas proximidades do Hospital dos Lazaros, de modo a poder ser esta annexada aos terrenos que, por força do seu contracto, teem de ser cedidos á Société Anonyme du Gaz do Rio de Janeiro.

Renovo a V. Ex. as seguranças de minha elevada estima e distincta consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 355 — de 29 de julho de 1910

Referente ao dique fluctuante.

Ao Ministro da Marinha— Tenho a honra de communicar a V. Ex., em resposta ao seu aviso n. 2.899, de 30 de junho ultimo, que, de accôrdo com a clausula XXVIII do contracto celebrado pelo Governo para o fornecimento de um dique fluctuante, não está prevista a vinda de um engenheiro para auxiliar a collocação das amarras, mas sim que os contractantes deverão manter aqui, por dous annos, um representante para superintender as manobras de docagem de navios no referido dique. Não havendo, portanto, da parte do Governo requisição alguma do dito engenheiro, as despezas que, a respeito se fizerem, deverão correr por conta dos mesmos contractantes.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de estima e consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 368 — de 2 de agosto de 1910

Resposta a uma consulta do Prefeito do Districto Federal sobre indemnisação pelo fechamento das ruas Mello e Souza e Cortume.

Sr. Prefeito do Districto Federal — Em resposta ao officio de V. Ex. n. 1.525, de 25 de julho ultimo, cabe-me dizer que a respeito da consulta em que agora insiste essa Prefeitura, nada póde resolver este Ministerio, pois que a indemnização de que se trata é consequencia de um accôrdo entre essa Prefeitura e o Ministerio da Guerra.

Entretanto, o Ministerio a meu cargo, pelo interesse que tem no caso, lembra que nenhuma indemnização pediu quando, para o alargamento da avenida Pedro Ivo, cedeu a essa Prefeitura uma área desmembrada do terreno arrendado á «Société Anonyme du Gaz do Rio do Janeiro», área que poderá bem compensar a proveniente do fechamento das ruas Mello e Souza e Cortume.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de estima e consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO — N. 399 de 23 de agosto de 1910

Responde a um aviso do Ministro da Justiça sobre dispensa de pagamento de armazenagem para barricas de cimento cedidas á commissão das obras do Porto e á E. F. Central do Brazil.

Sr. Ministro da Justiça e Negocios Interiores — Respondendo ao aviso de V. Ex. n. 3.066, de 30 de junho ultimo, relativamente á despensa de pagamento de armazenagem para 1.000 barricas de cimento cedidas á Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro e para mais 6.248 cedidas á Estrada de Ferro Central do Brazil, tenho a honra de communicar a V. Ex. que, não se tratando da cobrança de direitos aduaneiros, dos quaes já houve isenção, mas de indemnização de despezas feitas pela caixa especial daquella commissão com serviços de desembarque, arrumação, safamento e armazenagens dos citados volumes, a referida commissão enviará opportunamente a esse ministerio a conta das ditas despezas para ser indemnizada a supradita caixa, conforme, a proposito do material para a Directoria Geral de Saude Publica, já vos foi communicado por aviso n. 324, de 1 de outubro de 1907.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de estima e consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 408 — de 27 de agosto de 1910

Declara ao director presidente do Banco do Brazil que póde ser acceita a sua proposta para acquisição de terreno no cáes do porto, destinado a agencias de bancos, mediante certas condições.

Ao director Presidente do Banco do Brazil.— Resolvendo sobre proposta apresentada por V. Ex. em nome do Banco do Brazil, de adquirir uma área de terreno no caes do Porto, com destino a agencias de bancos, mediante o preço de 30$ por metro quadrado, cabe-me declarar a V. Ex. que pode ser acceita a sua proposta com a condição de ser préviamente submettido á approvação da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro o projecto do edificio que alli terá de ser construido, dentro do prazo de 18 mezes. Essa directoria deverá declarar si pretende occupar todo o edificio, ou si uma parte delle é destinada a agencias de outros bancos, mediante aluguel; pois na primeira hypothese terá aquella commissão de indicar outro local onde se possam installar as demais agencias.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de estima e distincta consideração.— *Francisco Sá*.

AVISO (circular) N. 3 — de 11 de outubro de 1910

Recommenda que nas concurrencias para fornecimento de material, seja rigorosamente observado o art. 54 da vigente lei orçamentaria.

Aos chefe de serviços a cargo deste Ministerio — Recommendo-vos que em qualquer concurrencia para fornecimento de material ou serviços a essa repartição sejam rigorosamente observadas as disposições do art. 54 da vigente lei orçamentaria; bem assim que nos respectivos contractos se faça referencia ao processo da referida concurrencia.— *Francisco Sá*.

AVISO N. 16 — de 22 de outubro de 1910

Sobre a reclamação feita pela Trustees Corporation, contra a Brazil Great Southern Railway.

Ao Ministro Plenipotenciario do Brazil em Londres.— Em solução ao vosso officio de 2 de dezembro de 1909, sobre a reclamação feita pela «The Trustees Executores and Securitiés Insurance Corporatión, Limited» contra a «Brasil Great Southern Railway Company», tenho a honra de informar-vos que, segundo declaração categorica do secretario dessa ultima companhia, transmittida ao Gorverno brazileiro por intermedio do representante da mesma, nesta capital, tal companhia nunca deveu e não deve quantia alguma á referida «Trustees Corporation».

Aproveito o ensejo para apresentar-vos os meus protestos de alta estima e consideração.— *Francisco Sá*.

AVISO N. 17 de 22 de outubro de 1910

Sobre a dragagem do canal junto a ilha das Flores.

Ao Ministro da Agricultura. — Em resposta ao aviso deste Ministerio, sob n. 173, de 6 de setembro do corrente anno solicitando providencias afim de ser a Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro aurizada a dragar o canal junto a Ilha das Flores, tenho a honra de declarar a V. Ex. que aquella commissão informou não poderem as despezas com o referido trabalho correr por conta da Caixa do Porto, visto que o material a ser dragado não se presta ao aterramento do cáes, por conter muito lôdo, devendo pois, as despezas com sua remoção, que importam em cerca de 56:000$, correr por esse Ministerio.

Aproveito a opportunidade para reiterar a V. Ex. os protestos de minha elevada estima e consideração.— *Francisco Sá*.

Aviso n. 66—de 30 de outubro de 1910

Relativo á distribuição do Boletim do Ministerio.

Ao Ministro da Agricultura. — Estando a terminar-se a impressão do « Boletim » deste Ministerio e havendo nesta secretaria de Estado uma secção de publicações, rogo vos digneis mandar fornecer-me uma relação das pessoas que, do exterior, reclamem ou recebam habitualmente publicações sobre o Brazil, afim de lhes ser remettido o mesmo « Boletim » ou, no caso de prestar-se a mesma secção a fazer essa distribuição, informar a este Ministerio sobre o numero de exemplares que lhe devem ser remettidos para o referido fim.

Saúde e fraternidade.— *J. J. Seabra*.

Aviso n. 25 de 5 de novembro de 1910

Ao Ministro da Marinha. — Tenho a honra de communicar a V. Ex. haver terminado a commissão que exercia neste Ministerio o capitão de corveta João Jorge da Fonseca, como fiscal da construcção do dique fluctuante.

Renovo a V. Ex. os protestos do meu elevado apreço e distincta consideração.— *Francisco Sá*

Aviso n. 60—de 14 de novembro de 1910

Autorisa a mudança da usina termica de reserva R. J. Tramway, Light and C.° Power Ltd.

Ao inspector geral da Illuminação da Capital Federal.— Attendendo ao que requereu a « Société Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro » ficaes autorizado a permittir que a mesma sociedade faça a mudança da usina thermica de reserva da estação á rua Frei Caneca que, a « Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company, Limited » está obrigada a installar para o local da nova usina de gaz, sem que dessa mudança provenha qualquer alteração nos direitos e obrigações resultantes da clausula IV do contracto de 18 de novembro de 1909.— *Francisco Sá*.

Aviso n. 56 A — de 14 de novembro de 1910

Ao Ministro da Agricultura. — Tenho a honra de communicar a V. Ex. em resposta ao aviso desse Ministerio n. 192, de 3 do corrente mez, que, nesta data foram expedidas as necessarias ordens no sentido de ser posto á disposição do Ministerio a cargo de V. Ex. o bacharel Auto de Sá, consultor juridico da Repartição de Aguas, Esgotos e Obras Publicas.

Aproveito a opportunidade para reiterar a V. Ex. os protestos de minha alta estima e mui distincta consideração. — *Francisco Sá.*

Aviso n. 54 — de 30 de novembro de 1910

Relativo a uma subvenção pedida pela Companhia Viação Ferrea Sapucahy, para auxiliar as despezas de desobstrução do rio Sapucahy.

Ao Secretario da Agricultura do Estado de Minas Geraes. — Em solução ao vosso officio n. 36, de 28 de janeiro do corrente anno, enviando o requerimento em que a Companhia Viação Ferrea Sapucahy pede uma subvenção de 100:000$ para auxiliar as despezas de desobstrucção do rio Sapucahy, declaro-vos que para ser concedida essa subvenção, cumpre áquella empreza apresentar plantas acompanhadas de estudos sobre o regimen do rio, afim de servirem de base á organização do projecto.

Saude e fraternidade. — *J. J. Seabra.*

Aviso n. 65 — de 30 de dezembro de 1910

Pede uma lista do corpo diplomatico e consular para lhes serem remettidos o "Boletim" e outras publicações do Ministerio.

Ao Ministro das Relações Exteriores. — Rogo-vos, para o fim de regularizar a distribuição do «Boletim» deste Ministerio, que vos digneis mandar fornecer a esta secretaria uma relação dos membros do corpo diplomatico e consular do Brazil no extrangeiro e dos diplomatas e consules acreditados junto ao nosso Governo, com as respectivas residencias, afim de lhes serem remettidos o «Boletim» e outras publicações deste Ministerio.

Saude e fraternidade. — *J. J. Seabra.*

Aviso n. 68 — de 31 de dezembro de 1910

Ao Ministro da Agricultura, Industria e Commercio. — Tenho a honra de communicar-vos, para os devidos effeitos, que, tendo cessado os motivos que determinaram achar-se á disposição deste Ministerio o 2° official da Directoria Geral de Estatistica Joaquim Ferreira de Mendonça, resolvi fazer esse funccionario regressar ao serviço da Repartição a que pertence.

Saude e fraternidade. — *J. J. Seabra.*

IV

BIBLIOGRAPHIA

BIBLIOGRAPHIA

ESTUDOS E TRABALHOS RELATIVOS AOS ESTADOS DA PARAHYBA E RIO GRANDE DO NORTE, pelo engenheiro R. Pereira da Silva, da Inspectoria de Obras contra as Seccas.—Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1910.

A' medida que vae realisando os seus estudos e trabalhos, quer de natureza scientifica, quer technica, a Inspectoria de Obras contra as Seccas os publica em avulso, classificados em duas series. A primeira comprehende os trabalhos relativos á botanica, ao clima, á piscicultura, hydrologia e geologia, assumptos geraes relacionados com o problema das seccas, publicações destinadas a divulgar entre as populações flagelladas meios e medidas que attenuem os effeitos da estiagem, mappas, plantas, cartas das bacias fluviaes das regiões assoladas, etc. A segunda serie consta de memorias, projectos e orçamentos relativos á barragem, açudagem e irrigação, drenagem e deseccamento, abertura de poços, vias de transporte, obras diversas e relatorios dos serviços.

O trabalho que relacionamos é a decima segunda publicação distribuida pela Inspectoria e, como os anteriores, de grande interesse sobre o assumpto das seccas.

A primeira parte consta de um inventario das obras feitas até dezembro de 1909 nos Estados da Parahyba e Rio Grande do Norte, estatistica da açudagem particular existente nesses dois Estados e questionario proposto ás municipalidades, com a respectiva resposta. No relatorio preliminar, dirigido ao chefe do serviço contra as seccas, o A. menciona em resumo o resultado da acção dos poderes publicos naquella parte da região assolada, desde a secca de que datam os primeiros soccorros enviados pela nação aos retirantes famintos do norte, para minorar-lhes as desgraças occasionadas pelo flagello.

« Até 1845, diz o A., o systema adoptado foi principalmente a distribuição de esmolas em viveres e dinheiro, sendo sómente uma pequena parte dos soccorros empregada na construcção ou concertos de obras publicas, as quaes limitavam-se a igrejas e cadeias.

« Na secca de 1844-45 o Governo Imperial começou, junctamente com as esmolas e subvenções para a construcção de igrejas e cadeias, a empregar algum dinheiro na construcção de açudes e estradas de rodagem.

« Essas obras, porém, eram executadas sem estudos e sem projectos, sob a direcção inhabil e discrecionaria dos chefes politicos locaes. Dahi a mesquinhez de algumas dellas, que todavia absorveram grandes quantias, a má escolha dos logares em que muitas ficaram situadas e as más condições da construcção de outras, que o rigor dos invernos ia destruindo ou inutilisando, apenas ficavam terminadas. »

Dois annos depois dessa grande secca, foi commissionado para estudar o assumpto o segundo tenente de engenheiros Francisco Pereira da Silva, que percorreu o interior da provincia da Parahyba e indicou varias providencias que não chegaram a ser executadas.

O periodo de trinta e um annos de bons invernos, que se seguiram a essa secca, fez descurar o governo de medidas para garantia da população.

A grande secca de 1877 veio de novo reclamar a attenção publica para o poblema, surgindo intermittentemente providencias do governo que, nos ultimos annos, a datar de 1904, começou a cuidar seriamente de medidas tendentes a minorar os effeitos do flagello.

A dolorosa experiencia de 1878-79 mostrando á população o effeito até então insignificante do auxilio official, induziu os sertanejos á emigração em massa para a região amazonica, da qual têm sido até hoje esforçados desbravadores.

« Outros, os mais tenazes, prosegue o A., começaram resolutamente a trabalhar. Estudaram e descobriram a utilisação, embora empirica, de todos os vegetaes que resistem ás seccas; observaram e procuraram-lhes remedio, infelizmente nem sempre com resultado, como não podia deixar de ser, ás molestias que atacam os gados e as lavouras; fizeram e registraram pela tradição observações meteorologicas, sem orientação scientifica, mas que lhes são uteis para preverem a probalidade de um bom inverno ou a imminencia da declaração da secca; crearam pequenas industrias que não transpoem os limites da zona assolada, mas que constituem o principal recurso de que se vale a população pobre quando desapparece o inverno; crivaram por toda parte o solo de cacimbas e nesse serviço, guiados pelos *adivinhadores de agua*, que se fizeram com a longa pratica adquirida, estabeleceram uma verdadeira rêde de sondagens, algumas attingindo 30 metros e mais de profundidade, que permittem hoje traçar no mappa o nivel do primeiro lençol subterraneo, a curva que determina as zonas das aguas potaveis e das aguas salôbas e a classificação geologica de quasi toda a superficie dos dois Estados; construiram finalmente milhares de açudes, de capacidade proporcional aos recursos de cada um, mas que constituem o unico elemento efficaz de que dispoem para salvar-se a si e aos seus rebanhos nos annos de calamidade. »

O balanço do trabalho feito pelos particulares accusa um esforço formidavel, em comparação com a obra official, e levando-se em conta a exiguidade da população, de apenas um milhão de habitantes, em relação á enorme area a beneficiar, calculada em 132.000 kilometros quadrados, além da falta de instrucção e recursos.

Terminando a sua exposição, aconselha o A., como medidas necessarias :

« Quanto ás obras feitas :

« Mandar inspeccionar cada uma por seus engenheiros, verificar os serviços que presta ou póde prestar, orçar os reparos daquellas cuja utilidade fôr reconhecida, restaural-as, no caso que a Municipalidade (ou o Estado, se a obra estiver em poder deste) concorde livremente na sua volta ao poder da União, e feito isto, ou conserval-as directamente, applicando nesse serviço as rendas que

algumas podem dar—ou arrendal-as a particulares, sob contracto em que fique assegurado o fornecimento de agua para uso domestico ás populações vizinhas, sob a fiscalisação da Inspectoria—o que ainda seria preferivel.

« Quanto ás obras a fazer :

« Executar por conta da União, exclusivamente as obras de abastecimento de agua nos pousos das estradas e nas povoações onde esse beneficio fôr imprescindivel, sujeitando-as igualmente a um dos dous regimens acima mencionados.

« Dar toda a extensão possivel ao serviço de perfuração de poços e da açudagem média e pequena para particulares, nos casos e condições previstos pelos arts. 26 a 29 e 36 a 37 do Regulamento.

« Mandar estudar as differentes bacias que se prestam ao estabelecimento dos açudes classificados grandes pelo art. 17, mas não construir mais de um em cada Estado, o qual deve ter por fim fazer a demonstração pratica da vantagem do emprehendimento dessas obras por syndicatos ou emprezas. Aos que se propuzerem construil-os, dar todos os auxilios que possam animar os capitaes e que cada caso comporte.»

Seguem-se quadros com a relação das obras feitas nos dous Estádos até dezembro de 1909 e a estatistica dos açudes particulares então existentes, sendo que no Rio Grande do Norte havia 1.086 desses açudes, além de 14 municipaes e 2.311 na Parahyba, além de 24 municipaes ou estaduaes.

O questionario dirigido aos governos municipaes indaga: Si o municipio é assolado pelas seccas, qual a estiagem maxima que póde supportar sem perda de gado e emigração, si ha fontes que resistam a tres annos de secca e quaes os recursos da população quando seccam os rios e se declara a fome, que medidas suggerem etc., além de perguntas sobre as obras existentes, seu estado de conservação e avaliação dos reparos necessarios.

A solicitude com que attenderam as municipalidades ao funccionario da Inspectoria e as respostas, pela maior parte minuciosas, que deram, constituem um precioso repositorio de informações sobre a região assolada.

Segue-se a noticia das obras em andamento, além de varios annexos com estatisticas da emigração das zonas flagelladas, sua exportação e rendas publicas durante os ultimos annos etc., etc. Dos annexos vai transcripto o que se refere ás especies vegetaes usadas alli como alimento no tempo das seccas, para dar idéa dos recursos a que se vê reduzida a população nessas épocas calamitosas.

Esses vegetaes são os seguintes:

« Xique-xique — Cardo silvestre, cheio de espinhos do tamanho e da fórma de alfinetes.

A parte utilisada para alimentação é o miolo.

Para verificar se xique-xique está em condições de ser aproveitado, os sertanejos cortam-lhe o *ôlho* : apresentando a ferida bolhas d'agua, está *gordo* e não serve; observando-se o contrario, está *magro* e então cortam os galhos, aparam a polpa espinhosa que protege a medulla, abrem-n'a ao meio e, seccionada em aparas, põem-n'a a seccar ao sol. Quando bem secca, pizam-n'a, reduzindo-a a massa, que é lavada em muitas aguas até perder o *amarujado* e consumida sob

a fórma de beijús, cús-cús, bolos, etc. Quando o xique-xique está bem enxuto ou magro, algumas pessoas comem-n'o fresco, simplesmente assado.

E' uma alimentação forte, mas occasiona diarrhéas e, nas mulheres, a suspensão das regras.

MACAMBIRA — Planta da familia das bromeliaceas.

Extrahe-se a batata encontrada entre o tronco e as raizes, rala-se, lava-se a massa resultante em muitas aguas e com ella fabricam-se beijús e sobretudo farinha, que tem grande consumo.

Mesmo nos annos normaes, a farinha de macambira já é vendida nas feiras, durante o verão, para ser utilisada como forragem.

GRAVATÁ — Da mesma familia precedente. E' tambem utilisada de fórma identica, sendo, porém, menos rendosa e inferior como alimentação.

MANIÇOBA — Ha duas especies de maniçoba: a arvore, da qual se extrahe a borracha e o arbusto, tambem chamado *mandioca brava,* por ser em tudo parecido com esta, differindo sómente no porte, que é maior, e nos tuberculos, que são menores e mais lenhosos.

Aproveita-se a maniçoba quasi como a mandioca: a massa, porém, é dura e contém fraca proporção de gomma.

MUCUNÃ — Planta trepadeira. As sementes extrahidas da fava são torradas ao fogo, pisadas e lavadas em muitas aguas, ficando por fim uma massa pardacenta, de sabor acre, que é consumida em mingáos, pirão, etc.

A semente da mucunã contém um veneno violentissimo, que só perde depois de passar pelas operações citadas.

PÁO PEDRA — Arvore. As raizes mais tenras e tuberosas são raladas e a massa resultante lavada em *nove* aguas.

Extrahe-se assim uma gomma de côr amarellada que se come em mingáos e é bastante alimenticia. E', porém, um producto de insignificante rendimento, sendo necessaria uma grande porção de raizes para obter-se uma chicara de gomma. O páo pedra é um veneno energico, que ataca rapidameute a vista.

Dizem os sertanejos que não sendo lavado em *nove aguas*, nem menos uma, o individuo que o come fica em poucas horas cego.

CARNAHUBA — Palmeira muito conhecida. O palmito, extrahido da planta nova, é ralado e lavado em muitas aguas. Por este processo é separada uma gomma que é utilisada em mingáos, beijús, bolos, etc.

O palmito contém fraca proporção de gomma, mas esta é de sabor agradavel e o mais sadio dos alimentos silvestres. Os animaes comem tambem com satisfação o palmito da carnahuba. Arvore de crescimento lentissimo (quando chega ao ponto de poder ser extrahido o palmito não tem menos de 20 a 25 annos) e de tanta utilidade para o homem, que é chamada com razão, a *arvore providencia,* é verdadeiramente de lastimar que a fome seja a maior causa da sua destruição.

UMBUZEIRO — Arvore, como as precedentes, extraordinariamente resistente ás seccas que, mesmo depois de tres annos, não conseguem fazel-a perder o viço e a frescura.

Dá excellentes fructos, principalmenre consumidos em fórma de *canjica* preparada com leite, mas é a batata encontrada nas raizes finas, quasi á flor da terra, que é utilisada nas seccas como alimentação, apezar de pouco nutrituva. Descasca-se a batata, corta-se em aparas e põe-se a seccar ao sol. Quando secco, o producto é pisado ou ralado, transformado em farinha e consumido em fórma de pirão ou de sopa. O consumo prolongado da farinha do umbuzeiro produz inchação geral do individuo.

— São estes juntamente com as preás, pombas de arribação, camaleões e até lagartixas, certas especies de cobras e cadaveres de animaes mortos pela fome, os tristes recursos de que se vale a população pobre do sertão, desde que a secca passa do primeiro para o segundo anno e têm sido elles que, nessas occasiões de nenarravel miseria, têm evitado a hecatombe em massa de dezenas de milhares de brasileiros.»

A MARINHA MERCANTE NO BRAZIL, ESTUDOS, PROJECTOS E REFORMA, pelo deputado Affonso Costa — Rio de Janeiro, Officinas da Liga Maritima, 1910.

Em junho desse anno a Camara dos deputados nomeou uma commissão especial para estudar os assumptos que se relacionam com a navegação nacional e o commercio maritimo e propôr as reformas que julgasse necessarias.

A commissão desempenhou-se dessa incumbencia apresentando um projecto de lei sobre o commercio maritimo, auxilios á navegação, constituição da marinha mercante e respectivo pessoal, projecto que foi approvado com ligeiras modificações pela Camara e pende de votação do Senado.

O trabalho que passamos em revista é o parecer justificativo desse projecto, elaborado pelo relator da commissão o deputado Affonso Costa.

E' uma exposição longa e minuciosamente documentada na qual são estudadas todas as faces do problema da reorganisação de nossa marinha mercante e justificadas com dados, exemplos e algarismos as medidas de reforma propostas.

Logo em começo a A. allega a difficuldade de legislar em assumpto tão complicado, ligado a variadissimos interesses e «mal desbravado ainda nas poucas e resumidissimas leis que o poder legislativo tem votado desde o imperio até hoje».

« E' bastante lembrar, prosegue o A., que afóra as disposições da parte II do Codigo Commercial, lei de 25 de junho de 1850, onde se trata do commercio maritimo, da nacionalidade das embarcações, seu commando e tripulação e alguns decretos e avisos que o acompanharam, só contamos na legislação republicana, depois do dispositivo constitucional que nacionalizou o commercio e a navegação de cabotagem, reservando o privilegio desse commercio aos navios brasileiros, a incompletissima lei de 11 de novembro de 1892 e varios decretos do Poder Executivo, relativos ás Capitanias dos portos, nos quaes se tem legislado irregularmente e a retalho, a respeito de tão complicado e interessantissimo problema.»

O parecer é dividido em dezenove capitulos, em cada um dos quaes se estuda uma das faces da questão.

No capitulo referente á «cabotagem na Republica» o A., francamente adepto da nacionalisação desse serviço, lembra que, desde a abertura dos nossos portos ao estrangeiro, até 1860, quando ainda a cabotagem era privilegio das embarcações nacionaes, a nossa marinha mercante crescia e prosperava. De 1864 em diante, abolido o privilegio, começou a definhar de tal modo, que se impoz aos legisladores constituintes a necessidade indeclinavel de restabelecel-o.

« A pratica não tem desmentido as affirmações e esperanças dos que defendiam a providencia que o paragrapho unico do artigo 13 da Constituição da Republica consubstanciou, pois, apesar de desajudada de todo e qualquer amparo (não falamos das subvenções que geram o monopolio dos fretes sem resultado para a marinha) por parte do poder publico, onerada de impostos pela União, pelos Estados e até pelos Municipios, a frota mercante cresce e se desenvolve, quando, entretanto, lhe faltam estaleiros, lhe faltam regalias e lhe sobram encargos.»

O A. se alonga em referencias sobre o regimen da cabotagem em varias nações da Europa e da America, mostrando os favores preferenciaes que quasi todas ellas concedem ás respectivas marinhas mercantes.

Na parte que trata dos premios á navegação, o A. mostra a necessidade, até hoje descurada no nosso paiz, de se concederem tambem premios e outros favores á industria da construcção naval. Ao passo que essa industria se arrasta desajudada de qualquer auxilio official, a União prosegue no systema exclusivo de subvencinar as companhias de navegação, que recebiam, em 1902, 2.752:140$ e hoje recebem 4.229:111$000.

O parecer trata desenvolvidamente em cerca de duzentas paginas de todos os outros pontos que se relacionam com o assumpto, e termina com o projecto, já approvado pela Camara e que, nas suas linhas geraes, consta do seguinte.

O projecto se divide em tres partes. A primeira trata do commercio maritimo e navegação, condições para o exercicio desta, commercio de cabotagem e dos auxilios á navegação entre os portos brazileiros. A segunda regula a constituição da nossa marinha mercante, o estado civil dos navios, isenções e premios aos que os construirem, o commando das embarcações e a equipagem dellas, o serviço sanitario a bordo, a dispensa da carta de saúde nos portos da escala. Na terceira se consignam as autorisações necessarias á creação de escolas nauticas e de machinas, maior desenvolvimento desse ensino, direitos, favores e isenções que se devem conceder aos navios nacionaes, principalmente aos que se destinarem á navegação de cabotagem e ao commercio com as cidades maritimas da Republica.

O volume, illustrado com gravuras de embarcações de diversos typos empregadas na nossa cabotagem e na navegação interior, abunda em informações sobre a nossa marinha mercante, os estorvos ao seu desenvolvimento e os melhoramentos necessarios e é de leitura bastante util para todos a quem interessa o assumpto.

PUBLICAÇÕES PERIODICAS

Annuario de Estatistica Demographo-sanitaria, pelo dr. Sampaio Vianna, Medico demographista da Directoria Geral da Saúde Publica. Rio de Janeiro; Imprensa Nacional, 1910.— Este annuario, publicação official da Directoria Geral da Saúde Publica, corresponde ao anno de 1909 e é o setimo numero que a Secção Demographica distribue, depois da reorganisação por que passou em 1903. Encerra dados minuciosos e varios graphicos relativos á população, natalidade, nupcialidade, mortinatalidade e mortalidade do Rio de Janeiro; á morbidade e mortalidade nos hospitaes de isolamento e á estatistica demographica de algumas capitaes e cidades dos Estados do Brazil, além do resumo das observações meteorologicas feitas no observatorio Astronomico do Rio de Janeiro e de informações sobre a topographia e área desta cidade.

Annuario de Estatistica Demographo-Sanitaria da cidade de S. Salvador. Bahia; Officinas da empresa «A Bahia», 1910.— E' uma publicação official da Directoria do Serviço Sanitario do Estado da Bahia, relativa ao anno de 1908 e contendo informações minuciosas e varios quadros de estatistica demographica e sanitaria da capital da Bahia.

Annuario Estadistico de Venezuela, 1908. Ministerio de Fomento. Direccion General de Estadistica. Caracas; Imprensa Nacional, 1910.— Publicação official do governo de Venezuela, impressa em tres linguas: hespanhol, francez e inglez, com illustrações. Contém informações e dados sobre os seguintes assumptos: climatologia; Territorio e População; Instrucção; Cultos; Estado sanitario e Assistencia publica; Associações, Bibliothecas, Imprensa; Justiça; Criminalidade; Carceres e penitenciarias; Movimento economico; Registro publico e Administração.

Boletim do Museu Gœldi, Museu Paraense de Historia Natural e Ethnographia. Anno 1909. Vol. VI. Summario: Parte Administrativa. I. Relatorio de 1907, apresentado pelo Director.—II. Relatorio de 1908, apresentado pelo Director.— Parte Scientifica. I. Sobre um caso notavel de polymorphismo nas folhas do abacateiro (Persea gratinima Gaertn.), pelo Cr. J. Huber. II. Novitates Floræ Amazonicæ, pelo Dr. J. Huber. III. Mattas e madeiras amazonicas, pelo Dr. J. Huber. IV. Sobre a distribuição da avifauna campestre na Amazonia, pela Dra. E. Snethlage. V. A couvade, pelo Dr. R. R. Schuiller. Bibliographia — 1908.

Boletim do Museu Commercial do Rio de Janeiro — Abril a junho de 1910 — Anno II, vol. 3, ns. 4-6 — Resumé en français — Summario: 1° Congresso Commercial, Industrial e Agricola do Amazonas. 2° Notas Consulares. 3° Congressos e Exposições: A — Segundo Congresso Brazileiro de Geographia, setembro de 1910; B — Congresso Internacional de ensino commercial em Vienna, setembro de 1910; C—Exposição Nacional de Industria, Santiago do Chile, novembro de 1910. 4° Mensagens e relatorios. 5° Leis e decretos federaes pu-

blicados durante o 2° trimestre de 1910. 6° Dados Estatisticos: I. Rendas Publicas; II. Cambio nacional; III Caixa de Conversão; IV. Caixa da Amortisação; V. Descontos, cambios e cotações de titulos no estrangeiro; VI. Balanços dos bancos na praça do Rio de Janeiro, 2° trimestre de 1910; VII. Vendas de titulos; VIII. Commercio externo do Brazil; IX. Movimento maritimo; X. Café XI. Borracha; XII. Algodão; XIII. Assucar; XIV. Arroz; XV. Feijão; XVI. Banha; XVII. Cebolas; XVIII. Vinho; XIX. Xarque; XX. Districto Federal; XXI. Estado de Alagôas; XXII. Estado do Ceará; XXIII. Estado da Bahia; XXIV. Estado do Espirito Santo; XXV. Estado do Paraná; XXVI. Estado de Santa Catharina; XXVII. Estado do Rio Grande do Sul; XXVIII. Estado de S. Paulo. 7° Privilegios de invenção. 8° Marcas registradas. 9° Informações. 10° Buletin de l'étranger.

Boletim Mensal de Estatistica Demographo-Sanitaria da cidade do Rio de Janeiro — Publicação da Directoria Geral de Saude Publica. Anno XVIII — N. 9 — setembro de 1910.

Boletim de Agricultura — Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Publicas do Estado de S. Paulo — 11ª serie — N. 10 — outubro de 1910. Summario: I. Directoria de Agricultura: Informações sobre a baunilha, sua cultura e preparação. Algumas informações scientificas e praticas sobre novos cafeeiros africanos. Secção agronomica: Aprendisado agricola *Dr. Bernardino de Campos* — Aprendisado agricola *João Tibiriçá*. Secção de expedição de Sementes. Secção metereologica. II. Transcripções uteis: Uma nova praga do cafeeiro. III. Informações. Liquidos para destruição dos gafanhotos. Analyse-Polygonum sakalinense. Exportação dos nove principaes artigos. Exportação dos nove principaes productos da lavoura. Commercio exterior do Brazil. Especies metallicas e notas de bancos extrangeiros. O café. O imposto de cinco francos sobre o café. — N. 11 — novembro de 1910 — Summario: I. Directoria de Agricultura: Cultura do Ananaz. A cultura da cebola em S. Paulo. Collaboração: Esterqueira de maceração. Secção agronomica: Aprendizado Agricola *Dr. Bernardino de Campos* — Aprendizado agricola *João Tibiriçá*. Cultura do amendoim e suas vantagens nos nucleos coloniaes. As feiras municipaes. O trigo e a ferrugem. Os productos da soja. Secção de expedição de sementes. Secção metereologica. II. Instituto agronomico: Estudo do algodão Paula Souza. Sementes do Japão. Analyses de adubos. Agrião bravo. Fibras do Abutilon Fluviatile. III. Transcripções uteis: Uma fazenda de criar passaros. IV. Informações: Os exames nas escolas agricolas do Estado. Adubação do cafeeiro e da alfafa. Extincção de cigarras. Extincção de insectos. Adubação do milho. Commercio do porto de Santos.

Boletim da Associação Commercial do Paraná — Curitiba — Anno II, outubro de 1910, n. 10.

Boletim da Directoria de Agricultura, Viação, Industria e Obras Publicas do Estado da Bahia — Anno VIII — vol. XV, abril a junho de 1910 — Ns. 4 a 6. — Summario: I. Actos officiaes. II. Artigos. III. Notas diversas. IV Estatistica e meteorologia.

Boletim de Agricultura — Secção de Agricultura do Estado da Parahyba — Anno I, outubro de 1910, n. 2.

A Lavoura, Boletim da Sociedade Nacional de Agricultura. Rio de Janeiro — Anno XIV, n. 10. Summario: Mappas agricolas da Sociedade Nacional de Agricultura. Relatorio da Delegacia da Sociedade. Galeria. Insecticidas e outros meios efficazes de destruição. A lavoura nos Estados. A lavoura no extrangeiro. Noticiario. Expediente. Parte Commercial. — N. 11. Summario: Ministerio da Agricultura. Taxa cambial. As camaras frigorificas e a industria sericicola. A bananeira. Galeria. A lavoura nos Estados. A lavoura no estrangeiro. Noticiario. Expediente. Parte Commercial.

Boletim da Associação Commercial da Bahia. Anno II, outubro de 1910 — N. 1.

Boletim Policial, publicação mensal do Gabinete de Identificação e de Estatistica da Policia federal. Anno IV— Setembro e outubro de 1910. Ns. 5 e 6.

Boletim de la Union Pan-americana, octubre, 1910 — Officina Internacional de las Republicas Americanas. Washington — Secções em portuguez, hespanhol e francez — Indice, Secção editorial — « Mudança no titulo da Secretaria. Centenario da independencia do Mexico. A quarta conferencia pan-americana de Buenos Aires. A delegacão norte-americana á quarta conferencia Pan-americana. Apreciação da revista annual da America latina. Distribuição gratuita do relatorio do director geral. Interesse pelo novo edificio pan-americano manifestado por touristes. Uma publicação de New Orleans.» Seguem-se artigos e informações sobre cada uma das republicas americanas.

Boletim Oficial de la Secretaria de Agricultura, Comercio y Trabajo — Republica de Cuba — Anno IV; vol. IX; n. 5, diciembre de 1910.

Bolletino della Proprietá Intelletuale. Ministero de Agricoltura, Industria e Commercio. Anno IX, ns. 17 e 18 — Roma.

The Official Gazette of the United States Patent Office, containing the Patents, Trade-marks, Designs and Labels.— Vol. 161, n. 1. December, 1910. Washington.

Boletim da Propriedade Industrial — Publicação official da Repartição da Propriedade Industrial — Republica Portugueza. Ministerio do Fomento — 3ª serie — 27º anno. N. 10; outubro de 1910 — Lisbôa.

Revista Agronomica — Publicação da Sociedade de Sciencias Agronomicas de Portugal. Vol. VIII, outubro de 1910 — N. 10.

Liga Maritima Brazileira. Anno IV; n. 41 — Rio de Janeiro.

Evolução Agricola, revista mensal da Lavoura — Anno II, XVII — novembro de 1910. Summario: Serotherapia, Agricola; A população paulista, Paulo R. Pestana; A potassa é indispenasvel á vegetação, Cardoso Guedes; Escola superior de Agricultura e Medicina Veterinaria; Notas Geraes.

O Criador Paulista, publicação official da Secretaria da Agriculiura, Industria e Commercio do Estado de S. Paulo — Anno V, ns. 42 e 43 — outubro e novembro de 1910.

Italia e Brasile, Rivista populare dedicata specialmente á gl'interessi del Lavoro e dell'Immigrazione Rurale — Rio de Janeiro — S. Paulo. Anno II, Ottobre — novembre 1910 — N. 10.

Deutsche Zeitung, VI Jahrg., n. 22 —S. Paulo.

La Economia Nacional, périodico quincenal de asuntos económicos ó con elles relacionados — Barcelona, noviembre de 1910 — Año II, n. 42.

L'Economista Italiano, Finanza, Industria, Commercio, Marina, Assicurazioni e Borsa. Anno XIV, n. 41.

Brasilianische Rundschau, Rio de Janeiro, september, 1910 — I Jahrg., Heft 3.

The Brazilian Review, Rio de Janeiro — *Journal of the Royal Society of Arts*, London. — *Südamerikanische Rundschau*, Berlin. — *The South American Journal* and Brazil and River Plate Mail, London.

DIVERSOS

Mensagem apresentada á Assembléa Legislativa do Estado (da Parahyba do Norte) em 1° de setembro de 1910, pelo presidente Dr. João Lopes Machado. —*Liga Nacional contra as seccas do Norte*, conferencia publica realizada na Associação dos Empregados no Commercio, pelo engenheiro civil J. S. de Castro Barbosa.—*Relatorio* apresentado ao Presidente da Republica, pelo ministro de Estado da Agricultura, Industria e Commercio, no anno de 1910, 22° da Republica. Vol. I.—*Relatorios do Serviço de Saude*, Provincia de Moçambique, Lourenço Marques, anno de 1907 e 1908 2, vols.—*Funding Loan*, o accôrdo do Brazil com os credores externos, realizado pelo governo do Dr. Prudente de Moraes, em 15 de junho de 1898. Documentos ineditos; varias apreciações. S. Paulo, Duprat & Cia., 1909.—*Dos meios mais efficazes para prevenir e attenuar os effeitos das seccas periodicas*. Relatorio apresentado ao quarto Congresso Medico-Latino Americano, pelo engenheiro civil Dr. J. S. de Castro Barbosa, vice-presidente do Club de Engenharia. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1909.—*Ensino gratuito da Agricultura Racional*, discurso e projecto do Dr. P. Matta Machado, senador do Congresso Mineiro. Bello Horizonte, Imprensa Official, 1910.—*Congrès de Navigation* (Association Internationale Permanente des). Liste des Membres, 1909. Bruxelles, Imprimerie des Travaux Publics, 1909—*Relatorio* referente ao anno administrativo de 1909, apresentado ao Sr. Dr. João Antonio Luiz Coelho, governador do Estado, pelo desembargador Augusto Olympio de Araujo e Souza, secretario de Estado do Interior, Justiça e Instrucção Publica. Estado do Pará. Pará Typographia do Instituto Lauro Sodré, 1910.—*A Bibliotheca Nacional em 1906*, Relatorio que, ao Sr. Dr. Augusto Tavares de Lyra, ministro de Justiça e Negocios Interiores, apresentou em 1907 o director dr. Manoel Cicero Peregrino da Silva, Rio de Janeiro,

officina de Artes Graphicas da Bibliotheca Nacional, 1909.—*Speech* by Andrew Carnegie, L L. D., at the annual meeting of the Peace Society, in the Guildhall, London, E. C. London, 1910.—Estado de Matto Grosso. *Mensagem* dirigida pelo coronel Pedro Celestino Correio da Costa, 1º vice-presidente do Estado em exercicio á Assembléa Legislativa, ao installar-se a 2ª sessão da 8ª legislatura. Cuyabá, Typographia official, 1910.—*Collection de feu le Dr. Jules Meili à Zurich.* Première partie ; « Monnaies continentales et coloniales du Portugal. Série de monnaies decoupées ou contremarquées » surtout des Indes Occidentales. Monnaies des Grands Maîtres Portugais de Malte». Amsterdam.—*L'E'conomiste de Paris,* Journal Financier hebdomadaire Paul A. Ducas. Huitième Année; n 266.—*Centenario de la Revolución de Mayo* 1810-1910. Sociedade cientifica Argentina. Congreso cientifico Internacional Americano. Buenos Aires, Republica Argentina.— *Os myriapodos do Brazil*, por Henry W. Brôlemann, vol. II dos catalogos da Fauna Brazileira editados pelo Museu Paulista. S. Paulo, Typographia Cardoso & Filho, 1909.— *A Flora Brasiliensis* de Martius, por J. Barbosa Rodrigues. Rio de Janeiro, Typographia do «Jornal do Commercio», 1907.—*Matto Grosso*, Revista mensal de Sciencias, Lettras, Artes e Variedades. Anno VII, n. 10, Cuyabá, Escolas profissionaes salesianas.—*Conferencia* realisada no Conselho Superior do Club de Engenharia, em 16 de maio de 1908, pelo engenheiro Dr. F. S. de Castro Barbosa.— *Relatorio* apresentado ao governador do Estado do Pará, Dr. João Antonio Luiz Coelho, pelo secretario da Fazenda Dr. José Antonio Picanço Diniz, relatorio do anno de 1909. Belem; Imprensa Official do Estado, 1910.

INDICE

Pags.

I — MEMORIAS E DOCUMENTOS

Memoria justificativa do projecto e orçamento do porto de Itaqui, Estado do Maranhão

I — Introducção ... 7
II — Considerações geraes — Descripção da bahia de S. Marcos — Porto de S. Luiz ... 8
III — Marés ... 13
IV — Descripção da enseada de Itaqui ... 14
V — Dados estatisticos — Determinação da extensão do cáes ... 17
Exportação estrangeira—1904-06 ... 18
Importação estrangeira—1904-06 ... 22
Exportação por cabotagem—1904-06 ... 26
Importação por cabotagem — 1906-07 ... 30
Resumo geral ... 35
VI — Projecto do cáes e da ponte fluctuante ... 40
VII — Calculos e diagrammas justificativos do projecto ... 47
VIII — Installação em terra ... 56
IX — Orçamento ... 60
X — Conclusão ... 74

Porto do Corumbá, Estado do Matto Grosso

Relatorio, orçamento e projecto ... 76

Porto de Fortaleza

Extracto da memoria do engenheiro Manoel Corrêa de Souza Bandeira ... 83

II — NOTAS E INFORMAÇÕES

Inspectoria Geral de Navegação ... 95

Congresso de vias de transporte no Brasil, em dezembro de 1909

Convocação ... 101
Programma ... 101
Cap. I — Objecto e organisação ... 101
Cap. II — Ordem dos trabalhos ... 102
Cap. III — Programma dos trabalhos ... 103
Cap. IV Disposições geraes ... 104
Inscripção dos membros do Congresso ... 104
Deliberações approvadas ... 107
I — Tarifas ferro-viarias ... 107

Pags.

II — Tarifas maritimas e fluviaes 109
III e V — Uniformisação da nomenclatura e classificação das mercadorias. — Trafego e percurso mutuo 109
IV — Representação uniforme das estatisticas de serviços 110
VI — Trafego mutuo. Condições geraes 113
VII — Exame dos systemas tributarios. Modificações 114
VIII — Influencia dos impostos interestaduaes, convenios e regulamentos 114
IX — Conveniencia de uma escripturação propriamente mercantil, além da official 115
X — Consumo de lenha como combustivel 116
XI — Medidas para o desenvolvimento economico das zonas marginaes 116
XII — Cabotagem, subvenção, fiscalisação, premios 117
XIII — Fundação de um «Centro de Vias de Transporte no Brazil» 118
Installação interna ....
Balanço da Caixa Especial das Obras do Porto do Rio de Janeiro, em 31 de julho de 1910 120
Commissão de Linhas Telegraphicas Estrategicas de Matto Grosso e os selvicolas da região 123
Bibliotheca do Ministerio da Viação 128

III — ACTOS OFFICIAES

Estradas de ferro 131
Portos 190
Navegação 203
Aguas, Esgotos e obras Publicas 241
Correios 255
Telegraphos 281
Obras contra os effeitos das Seccas 287
Secretaria da Viação e Obras Publicas — Regulamento approvado pelo dec. n. 8.205, de 8 de setembro de 1910 289
Transportes por automoveis — Regulamento approvado pelo dec. n. 8.324, de 27 de outubro de 1910 306
Diversos 310

IV — BIBLIOGRAPHIA

Estudos e Trabalhos relativos aos Estados da Parahyba e Rio Grande do Norte — Pelo engenheiro R. Pereira da Silva, da Inspectoria de Obras contra as seccas 321
A Marinha Mercante no Brazil — Estudos, Projectos e Reforma, pelo deputado Affonso Costa 325
Publicações periodicas 327
Diversos 330

1400 — Rio de Janeiro — Imp. Nacional — 1911